

LA FERVOJISTO



Oficiala organo de
Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj
Monata fakrevuo pri fervojo

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavio

Jaro V.

Majo 1927.

Nro. 4.

ESTONIA NUMERO.

La enhavo:

- L. F. P.: Al niaj gekolegoj en la tuta mondo!
- Centrunuigo: Al la tutmonda gefervojistaro!
- A. Pung: Estonia respubliko.
 - * La laborkondiĉoj de la fervojistaro en Estonio.
- A. Sönno: Ion el la agado de la estoniaj fervojoj.
- A. Pung: La estonto de la estonia fervojaro.
- A. Sönno: Pri la elektrigado de la fervojoj.
- A. Sönno: Oleoskisto kiel hejtmaterialo de la lokomotivoj.

Oficialaj sciigoj.

Jarkunveno. Konforme al § 6L de niaj statutoj la estraro kunvokas okaze de XIX. U. K. en Danzig ĝeneralan jarkunvenon de la asocio kun sekvanta tagordo:

1. Raportoj de la estraro pri asociaj jaroj 1925/26 kaj 1926/27.

2. Raportoj de la ĉeestantaj asesoroj.

3. Difino de la jarkotizo por la jaro 1927/28.

4. Eventualaĵoj.

La loko kaj dato de la jarkunveno estos sciigita en Danzig per aparta afiŝo.

Se neniu de la estraranoj povus ĉeesti la jarkunvenon, tiam la estraro konfidos al unu el la partoprenontoj, anoj de la asocio, la gvidadon de la jarkunveno.

La voĉdonrajton havos nur tiuj anoj, kiuj posedas novajn legitimaciojn por la jaro 1926/27. Kiu pagis la kotizon kaj ne ankoraŭ ricevis la legitimacion, bonvolu sciigi al ni simple per poŝtkarto kaj estos al li sendita nova legitimacio.

Ni petas, ke la anoj, kiuj intencas partopreni la kongreson bonvolu nin informi per simpla pk. pri tio.

Estrarsango. El la estraro estas eksigita sekretario sro Fran M. Pethö. La estrara-posteno restos provizore vakanta. La tutan korespondadon faras nuntempe la viceprezidanto kaj pro tio oni ne plu sendu iaajn leterojn al la adreso de sekretario sed nur al la adreso de viceprezidanto.

La estraro.

Redakciaj sciigoj.

La a peron de tiu ĉi numero ni dankas anuavice al »Centruniĝo de estoniaj profesiaj organizaĵoj«, kiu donacis por ĝia aperigo la sumon da 100 sv. fr. Per tio ĝi almenaŭ parte repagis la kostojn de la presado.

La artikolojn por tiu ĉi numero skribis sroj A. Pung, afergvidanto de Trakeionfako nia diligenta asesoro, August Sõnna, supera trafikinsp. sekretario de Estonia Fervojistaj Esperanto-Grupo, kaj August Püttsep, trafikinsp. estrarano de E. F. E. G.

Krome subtenis la aperigon de tiu ĉi numero sro Michelson, la redaktoro de estonia fakorgano »Sida« kaj nia ano.

La redakeio esprimas al ĉiuj sian sinceran dankon por ilia afabla kunlaborado kaj subtenado.

La numeron ni dissendis al ĉiuj fervojistaj organizaĵoj en la tuta mondo por montri al ili la disvastiĝon kaj utilon de Esperanto. Ni petas, ke niaj asesoroj bonvolu instigi sialandajn profesiajn organizaĵojn skribi al »Centra Unuiĝo de Estoniaj Profesiaj Organizaĵoj« (Tallinn, Teknika t. No. 16) pri la impresoj, kiuj faris je ili tiu ĉi numero.

La redakeio.

LA FERVOJISTO

Jaro V.

Majo 1927.

Nro. 4.

AL NIAJ GEKOLEGOJ EN LA TUTA MONDO
ni prezentas ĉi tie la estonian numeron de nia »La Fervojisto«.

Ĝian aperon ni devas danki al serioza, komprenebla sento de niaj estoniaj samideanoj kaj al malavara subteno de »Centruniĝo de estoniaj profesiaj organizacioj«.

Lasttempe nia laboro estis malhelpata per gravaj zorgoj pri nia asocio kaj nia oficiala organo. Niaj faktoj estis dediĉitaj por atingi »oficialan rekonon« de Esperanto en fervoja sfero. Plezure ni notas, ke niaj klopodoj ne estis vanaj. La unua oficiala rekono, kies gravecon ni ne ankoraŭ estas kapablaj juste taksi, estas la enkonduko de Esperanto en internaciaj vagonoj de sudslavaj fervojoj, Kaj tiel »paŝon post paŝo« ni progresas!

La apero de estonia numero signifas novan epokon en nia movado. De longe ĝi estis preparata kaj de longe ĝi estus devin a aperi, sed estis diversaj malhelpoj, kiuj tion malebligis. Paroli pri li ĉi tie detale ne estas eble. Ni dediĉos al tio specialan artikolon en venonta numero.

Per tiu ĉi numero prezentas al ni estoniaj samideanoj sian enlandan vivon, siajn klopodojn. Malmultaj el ni scias detale pri Estonio ion. Kaj jen, tiu numero donas al ni la eblecon vidi kiel progresas unu el la ŝtatoj liberiĝintaj post la milito. Ni povas kun plezuro konstati, ke ĝi ne postrestas en ĉiuj rilatoj post aliaj »malnovaj kaj grandaj ŝtatoj«. Eĉ plie ni povas konstati, ke ĝi donas al Esperanto unuarangan gravecon prenante ĝin kiel internacian lingvon por konigi sin al la vasta mondo Gesto sendube laŭdinta kaj imitinda ankaŭ de aliaj!

Bedaŭrinde nur, ke la iniciato ne venas de oficiala flanko, sed de la flanko de profesiaj organizacioj enlandaj. Ĝuste pro tio estas por ni la apero de estonia numero des pli grava. Ni ne atendu ĉiam la helpon de oficialaj rondoj. Ili poste konvikiĝos ke nia lingvo estas por naciaj sentoj plej sendanĝera, ke ĝi estas la lingvo, kiu ne postulas de la lernantoj ian humiligon kiel la lingvoj de grandaj nacioj, kaj ke ĝi volas nur esti ilo de internacia interkompreniĝo.

Dume ni per ĉiuj fortoj propagandu kaj laboru por disvastiĝo de Esperanto. Dependas nur de nia laboro ĉu la venko venos pli aŭ malpli frue.

Al Centruniĝo de estoniaj profesiaj organizacioj, al niaj estoniaj samideanoj, ni esprimu nian dankon por ilia modela kunlaborado.

Ili estu konvikitaj, ke la historio de nia movado memoros ilian geston, unuan tiuspecan en la progreso de nia afero. Ili kredis, ke ni ĉiuj elkore dankas por ilia granda helpo.

Estonio, restos en nia rememoro daŭre enskribita.

Al ĝi ni deziru ĉiun progreson, en sia enlanda vivo. Ĝi montru, ke malgrandaj popoloj havas rajton progresi en paco kaj ankaŭ volas kiel ankaŭ la grandaj. Kaj Esperanton ĝi uzu konstante por konigi al ni ĉiuj siajn progresojn.

Senlace ni ĉiuj daŭrigu nian ĝisnunan laboron. Reciproke ni helpu unuj la aliajn. Tiam, kaj nur tiam, ni montros, ke ni estas veraj homaranoj.

Karaj estoniaj gekolegoj! Via artikolo, per kiu vi enkondukas nin en vian enlandan vivon prezentitan per artikoloj en tiu numero, estas spegulo de viaj altaj idealoj kaj ni kun agrabla rememoro pensos pri viaj vortoj: »Ni tenu reciproke, trans nin disigantaj limoj, unuj al aliaj manojn por frata kunlaborado«.

Vi prezentis viajn manojn kaj ni varme premas ilin, sentante profunde en niaj koroj saman celon kiun vi havas.

I. F. P.

AL LA TUTMONDA GEFERVOJISTARO!

Je feliĉo de la homaro progresas nuntempe treege ĉiuspeca kunlaborado kaj interrilatado inter ĉiuj nacioj de la mondo.

Ebligas tion plejparte nur la nuntempaj bonaj trafikiloj, inter kiuj okupas la fervojoj la unuan lokon.

Nerimarkeble per si mem realigas la fervojistaro de la mondo la grandskalan trafikon, restante ĉe tiu kolosa laboro izolata kaj disigita per la limoj de ŝtatoj.

Tiu stato ne estas tute natura, ĉar la mondan interkomunikadon kaj kunlaboradon ebligantaj fervojistoj devus ankaŭ mem kunlabori kaj kunagordi siajn agadojn internacie.

Antaŭe malebligis nian kunlaboradon la lingva malsameco kaj ni sentis nin fremdaj unu al alia, sed, nun havante en niaj manoj potencan rimedon — la internacian lingvon Esperanton — ni povas jam venki la disigantajn barojn kaj ekkomenci frate kunlabori.

La gravan taskon organizigi la fervojistaron tutmonde, progresigi ilian kunlaboradon kaj disvastigi inter ili la internacian lingvon, akcelante ankaŭ, ke Esperanto estu oficiale uzata en ĉiuj fervojaj sferoj, prenis sur sin Internacia Asocio de Esperantistaj Fervojistoj. Tiu laboro portas jam fruktojn kaj kun ĝojo oni povas konstati ke la anaron de I.A.E.F. formas la fervojistoj jam el pluraj landoj kaj kontinentoj.

Nia devo estu ĉielmaniere subteni tiun-ĉi valoran pioniran laboron!

En ĉiuj landoj, escepte nur malmultajn, ekzistas diversaj profesiaj unuiĝoj kaj asocioj fervojistaj, kiujn kunligas en potencan forton Internacia Transportista Federacio en Amsterdamo, sed krom ĝi la tutmonda fervojistaro devas havi ankoraŭ I.A.E.F-on kiu kunligu la fervojistojn pli individue, kunhelpu plie al ilia persona interrilatado kaj intima kunlaborado, estu la internacia centro de ilia spiritmovado kaj respegulu ĉiujn novaĵojn de la fervoja fakscienco.

Estas klare, ke profesiaj organizacioj devas ĉielmaniere subteni la internacian kunlaboradon kaj kiel rezulto de nia subteno estas ĉi tiu numero de »La Fervojisto«.

Por konigi nin, nian landon kaj popolon, ni devis en ĝi kunigi pluran materialon pri nia lando, sed tion ni faris en konvinko, ke espereble ĉiulandaj fervojistaj organizacioj faros simile, ĉar nur post la reciproka ekkono ni komencos labori pli intime.

Samtempe estas tre necese, ke ĉiu fervojisto lernu Esperanton, ĉar nur per tio estas ebla la grandskala kunlaborado tutmonda!

Al ĉiuj fervojistoj kaj iliaj organizacioj ni sincere konsilas serioze subteni I.A.E.F-on, aniĝi al ĝi kaj subteni ĝian fakrevuon »La Fervojiston«.

Ni tenu reciproke trans nin disigantaj limoj unuj al aliaj manojn por frata kunlaborado!

Ni unuiĝu en potencon forton!

Ni faru de nia flanko unu paŝon antaŭen por realigi la plej indan nuntempan homaran ideon — Unuigitajn Ŝtatojn de Eŭropo!

Do antaŭen!

La Centruniĝo de estonaj fervojistoj.

ESTONA RESPUBLIKO.

Situacio kaj popolo.

Estonio, unu el la baltaj ŝtatoj, memstariĝintaj (la memstariĝo estis proklamita la 24 februaron 1918) post la granda Rusa revolucio apartiĝinte de Rusio, situas sur la orienta bordo de la Balta maro kaj ĝin limigas oriente Ruslando, sude Latvio, okcidente kaj norde la maraj golfoj.

La teritorio de la ŝtato estas granda 47548,7 kvadratkilometroj, el kiuj 45502,6 kvadratkilometroj da tero kaj 2046,1 kvadratkilometroj da akvo. En la akvaro, apartenanta al Estonio, troviĝas 1592 pli aŭ malpli grandaj insuloj, kies teritorio egalas al 4167,15 kvadratkilometroj kaj en la tersurfaco troviĝas 1512 lagoj, kies teritorio egalas al 2328,34 kvadratkilometroj. Laŭ sia teritorio estas Estonio pli granda ol Danujo, Belgujo, Nederlando aŭ Svislando.

Laŭ la censo farita en la jaro 1922 Estonio havis 1.110.538 loĝantojn (523981 virojn kaj 586559 virinojn), kiuj dividiĝas laŭ nacioj jene:

estonoj	1.005.000
rusoj	66.000
germanoj	19.000
latvoj	7.000
svedoj	6.500
hebreoj	5.500
finnoj	400
aliaj	1.138
entute	1.110.538

En Estonio sur unu kvadratkilometro, ne kalkulate la enlandan akvosurfaco, loĝas 24,6 homoj.

La ŝtata potenco, parlamento kaj registaro. Estonio laŭ sia konstitucio estas respubliko, kie la ŝtata potenco apartenas al la popolo; la lasta realigas tion per plebiscito, popoliniciato kaj per elekto de la parlamento. La konstitucio garantias la civitanliberecon kaj la netuŝeblecon de privata posedaĵo. La geĉivitanoj havas balotadrajton de la 20-a jaraĝo.

La popolan potencon realigas por 3 jaroj per ĝenerala, egala, senpera, sekreta kaj proporcia balotado elektita parlamento, havanta 100 deputitojn. Ĝi elaboras leĝojn, difinas la jarbudĝeton, enoficigas kaj eksigas la registaron.

La nuntempa parlamento estas laŭnombro la tria elektita en aprilo 1926.

La regadpotencon realigas la registaro de la respubliko. La gvidanto de la registaro estas la regnestro, kiu ankaŭ reprezentas la ŝtaton, plenumante ĉe tio la taskojn de prezidanto.

La popoklereco kaj spirita vivo. Estonio laŭ klereco egalas al aliaj kulturŝtatoj de Eŭropo.

Ne enkalkulante la infanojn grandiĝas la nombro de la legisciantoj preskaŭ ĝis 100%. En Estonio estas realigita 4-klasa deviga elementa lernejinstruo kaj laŭ la elementlerneja leĝo estos en 1930 realigata 6-klasa deviga elementa lernejinstruado. En la jaro 1924 funkciis en Estonio 1375 elementaj lernejoj kun 106822 gelernantoj. Ekzistas 89 mezlernejoj. Dum la rusa tempo, t. e. antaŭ 8 jaroj, estis sur la nuntempa estona teritorio nur 31 mezlernejoj. Do la nombro de la mezlernejoj pligrandiĝis dum la sendependeco de Estonio preskaŭ trioble.

Kiel alternejoj funkcias universitato en Tartu (pasintjare ĝi havis 250 lektorojn kaj 4343 gestudentojn), teknika alternejo en Tallinn (57 lektorojn kaj 447 gestudentojn), du konservatorioj (en Tallinn kaj Tartu) kaj artlernejo en Tartu. La konservatorioj havis en la pasinta jaro 714 lernantojn kaj 6 instruistojn, la artlernejo 112 lernantojn kaj 6 instruistojn.

Krom tiuj funkciis 54 profesiaj kaj privataj lernejoj kun 2500 gelernantoj.

Dum la sendependeco de Estonio bone progresas ankaŭ la libera klerigadlaboro. Funkciis 9 popoluniversitatoj; la reto de popollegejoj konsistis el 553 legejoj, pasintjare ekzistis 962 organizacioj kun kleriga tendenco, inter ili estis plej multe da klerigosocietoj — 229.

Estonoj havas multajn verkistojn (Kreuzvald, Juhan Liir, Eduard Vilde, Kitsberg, Fr. Tuglas k. t. p.), artistojn kaj skulptistojn (Veizenberg, Adamson, Laipmann, Mägi, Koort), komponistojn (Tobias, Kapp, Saar, Lemba, Läte, Törnpu, Hermann), kiuj estas ankaŭ rekonitaj ekster Estonio.

Same estas progresinta la estona teatro. En ĉiuj pligrandaj urboj troviĝas profesiaj teatroj.

Ankaŭ la ĵurnalismo estas progresinta. Ekzistas plurdekaj gazetoj kaj ĵurnaloj; ilia ĝenerala taga sumo atingas 300.000 ekzemplojn.

La agrarreformo. En Estonio ĝis la jaro 1919 regis la agrara situacio baziĝinta sur la fundamento el la mezepoka deveno. La landon regis malmultnombra aro da Balta nobelaro, proksimume 250 familiojn, kiuj regadis kaj agadis laŭ propra volo. Unuopaj grandbienoĵ havis la teritoriojn egalajn al teritorioj de unuopaj malgrandaj prinĉŝtatoj de Mez-Eŭropo. La nacie politikaj interesoĵ kaj justeco postulis, ke oni devas likvidi la grandterposedon kaj anstataŭi ĝin per malgrandterposedo. La problemon oni solvis en 1919. La leĝan bazon de la agrarreformo difinas la terleĝo, konfirmita de la konstituantaro en 1919, kiu likvidas la grandterposedon.

Laŭ la leĝo oni alproprigis al la ŝtato 1051 grandbienoĵ kaj 738 helplibienoĵ kun teritorio 2.147.822 da desatinoĵ (1 desatino = 1,09 hektaro), el kiu sumo la konvena kamparo estis 1.102.473 desatinoĵ alia, netaŭga por terkulturado teritorio kaj arbaroĵ 1.045.349 desatinoĵ. La arbaroĵ kaj netaŭga teritorio restis al la ŝtato sed la konvena teritorio estas uzata por koloniigo. Jam nun estas per la ŝtata helpo fonditaj 20.000 mastrumadoĵ, t. e. preskaŭ duono de la tero, difinita

al koloniigo. Por la ŝtataj entreprenoj kaj diversaj bonfaraj institucioj oni restigis 66 grandbienojn. La meza grandeco de la novaj mastrumadoj estas de 15 ĝis 25 desatinoj. Ĝis nun la ŝtato subtenis per prunto la ekkulturistojn per 780.000.000 estonaj markoj. (La ŝtata jarbudĝeto de Estonio estas rondcifere 7 miliardojn da estonaj markoj).

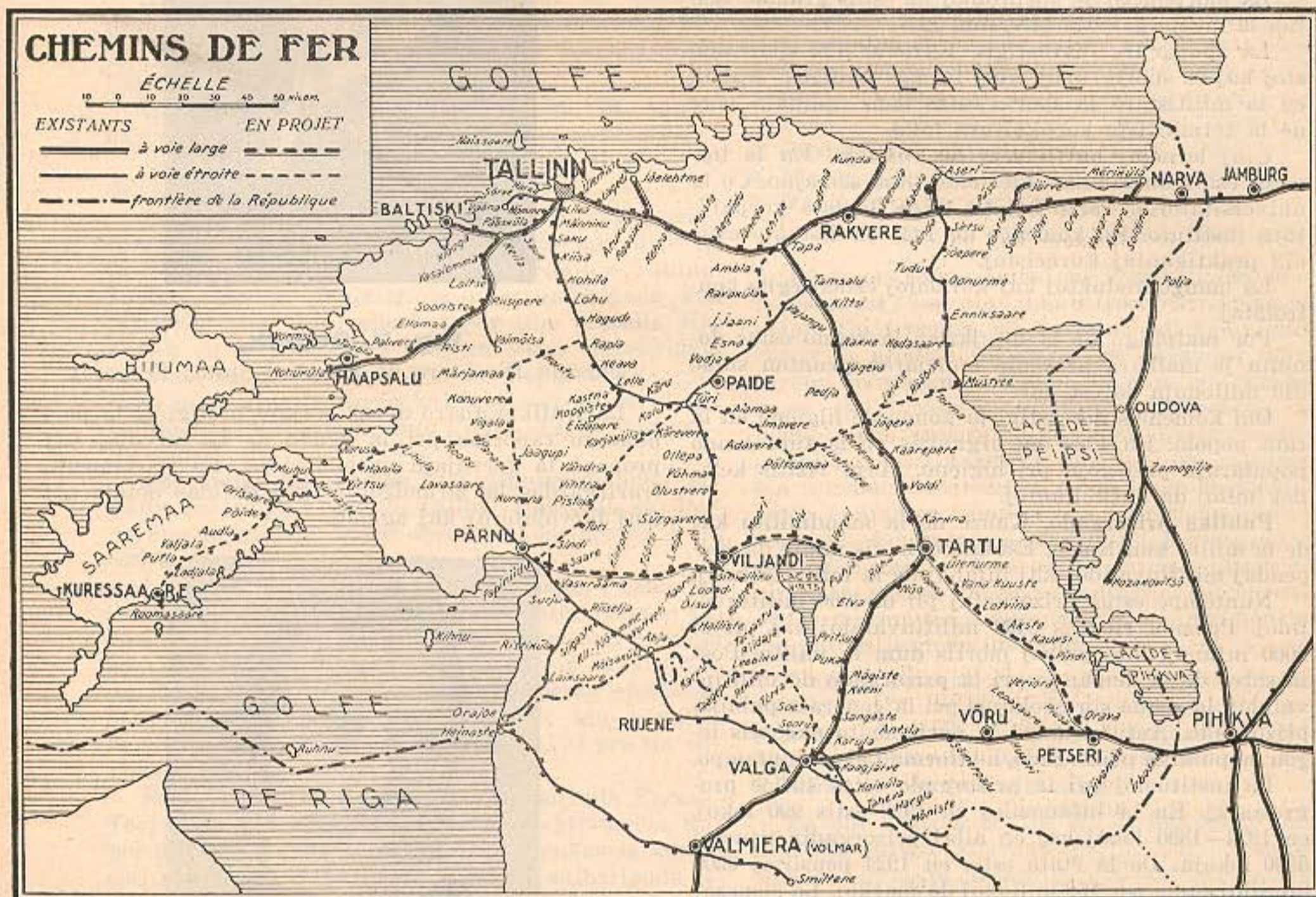
Laŭ la leĝo, konfirmita de la parlamento, la tero estas donita je ĉiama farmapago aŭ kiel privata posedaĵo.

En Estonio estis (jam antaŭ la realigo de la nova terreformo) 51640 aĉetitaj bienoj, okupantaj la areon

jenaj estonaj produktoj — papero, lignolado, cimento, sed precipe la laktproduktoj kaj lino.

En ekstera komerco Estonio estas atingonta aktivan komerebilancon. La importo konsiderinde mal-kreskis, dum la eksporto kreskis, atingante preskaŭ la valoron de la importo. Ekzemple en 1921 la importo ankoraŭ superis la eksporton je 2.192.000 est. mr., dum ĝi pasintjare jam malpliigis ĝis 184 milionoj da markoj.

En la eksporto ni vidas la kreskon de agrikulturaj produktoj, dum en importo tiuj produktoj malpliigas kiujn Estonio mem pli intensive ekpreparadis. En-



Karto de Estonio

Estoniaj Fervojoj

de 1.761.015 hektaroj, do la meza grandeco de aĉetita bieno estas 34 hektarojn.

La nuntempa statistiko montras, ke la koloni-bieno-
noj iĝis ekzistkapablaj. En 1924 ili plene povis konkuri rikoltrilate kun la malnovaj aĉetitaj bienoj.

Industrio kaj komerco. Dum la rusa revolucio preskaŭ ĉiuj fabrikoj likvidis en Estonio sian laboron kaj evakuiĝis. Je komenco de la estona sendependeco la duonruiniĝintaj grandaj fabrikonstruaĵoj malgaje impresis. Sed jam en 1921 la industrio normaligis. Nuntempe kontentige progresas la papero-, ligno-, tekso- kaj eimentindustrio, dum la metalindustrio vegetas pro manko de la materialo. Suceese progresas la lino-, oleardezo- kaj lakindustrio. Eksterlande estas konstatataj bonaj

tute la estona ekonomia vivo pli kaj pli estas aplikinta la principon plene rezigni la importon de tiuj produktoj, kiuj estas hejmlande produktataj. La pli-grandigo de la ĉefaj estonaj eksportaĵoj pruvas la subaj nombroj dum la du lastaj jaroj (en milionoj da markoj).

	1923	1924
Butero	553	979
Ovoj	38	110
Lino	1085	1690
Kotona fadeno	150	360
Terpomo	58	141
Lignomaterialo	768	1009
Lignolado	271	436
Cimento	92	188

Entute oni importis en Estonion en 1924 komercaĵojn je 8.050.321.250 mr. kaj eksportis je 7.865.790.560 mr. Estonio havas komercajn rilatojn ĉefe kun Germanio, Anglio kaj la Skandinavaj ŝtatoj.

Higieno. La infektmalsanoj, kiuj estis furiozintaj en Estonio dum la mondmilito kaj dum la liberecmilito (milito kun Rusio), estas likviditaj kaj nuntempe ili malofte okazas. En la batalo kun la infektmalsanoj validas la konvencioj, faritaj inter Rusio kaj Latvio. Sur la rusa limo ankoraŭ validas la aranĝo de kvarantenoj.

La higieno en la lernejoj estas bone aranĝita. Ĉiuj lernantoj kaj lernejoj estas inspektataj de kuracistoj.

La mortemeco de suĉintoj ne estas granda. Antaŭ la milito ĝi estis 14%, nun 11%.

La sporto tre disvastiĝis. Ekzistas 122 sportocietoj kaj 32 sportgrupoj, kiuj formas unuiĝon. Ankaŭ en la militistaro la sporto estas bone aplikata pere de la ĉefmilitista korpokultura fako.

Ĉiuj lernejoj havas sportinstruistojn. En la lernejoj estas du gimnastiklecionoj dum semajno. Ĉe la universitato en Tartu baldaŭ estos fondata korpokultura instituto. En komenco de 1925 en Estonio estis 672 praktikantaj kuracistoj.

La manĝoproduktoj kaj kuraciloj estas regne kontrolataj.

Por malpliigo de la loĝejkrizo la regno estas doninta je malkara procento multjaran prunton sume 210 milionojn da est. mr.

Oni komencis disvastigi la konon de higieno en la tuta popolo. En 1924 oni organizis en la tuta lando popularajn prelegojn pri higieno, kiujn vizitis kelkdek miloj da aŭskultantoj.

Publika prizorgado. Kaŭze de la mondmilito kaj de la milito kun Rusio, Estonio ekhavis multe da helpendaj militinvalidoj kaj infanoj de la militviktimoj.

Nuntempe estas prizorgataj pli ol 4000 militinvalidoj. Pension ricevas 6400 militinvalidoj kaj pli ol 3000 infanoj, kies patroj mortis dum la milito. Post la solvo de la demando pri la prizorgado de militinvalidoj, la regno sin ekokupis pri la ĝenerala publika prizorgado. Antaŭnelonge la parlamento akceptis leĝon de publika prizorgado, konforman al la nuntempo.

La institucioj pri la prizorgado estas sufiĉe progresintaj. En la infanaziloj en 1920 estis 990 lokoj, en 1924—1890 lokoj kaj en aliaj prizorgadinstitucioj 3830 lokojn. De la ŝtato estis en 1924 pensiitaj 6300 familioj sume per 168 milionoj da markoj. La elspezoj por prizorgado en 1920 estis 130 milionojn markojn, en 1924—690 milionojn markojn.

LA LABORKONDIĈOJ DE LA FERVOJISTARO EN ESTONIO.*

I. La formo de la ekspluatado.

La tuta fervojaro de Estonio estas posedaĵo de la ŝtato kaj estas ekspluatata de ĝi, ekskluzive kun malmutaj kilometroj, kiuj estas posedaĵo de privatentreprenejoj kaj de ili ankaŭ ekspluatataj.

La ŝtatformoj estas longa 1117 kilometrojn kaj ĝia konstanta servantaro ampleksas proksimume 5000 da personoj.

* La sciigoj estas kunmetitaj laŭ la enketformo de la Internacia Transportista Federacio (Amsterdamo), kiel la plej uzata por kunmeti sciigojn pri fervojista vivo en iu lando.

Pro la fervojadministrado estas respondanta la trafikministro antaŭ la parlamento. Praktike la gvidado estas en la manoj de ĝenerala direktoro.



Ing. V. Reinok,

Generala Direktoro de Estoniaj Ŝtataj Fervojoj.

La trafikministro devas ĉiujare pretigi al la parlamento raporton pri la agado de la fervojoj kaj proponi la fervojajn jARBUDĜETOJN. La parlamento trarirgardas la jARBUDĜETOJN kaj decidas detale pri ĉiuj fervojaferoj kaj agadoj.



Ing. J. Raudsepp,

Viedirektoro de Estoniaj Ŝtataj Fervojoj.

La privatfervojoj havas la longecon de 53 kilometroj (havas posendantojn) kaj 100 anan personaron. La privatfervojoj laboras ĉe diversaj laborkondiĉoj je la personaro.

Ĉar la landan fervojistaron, en senco de la vorto, formas la fervojistoj de la ŝtatformoj, do sekve estas traktataj nur iliaj laborkondiĉoj.

II. La financaj sciigoj pri la ekspluatado.

Atentante, ke Estonio antaŭ sep jaroj fariĝinte memstara devis la unuajn jarojn pasigi en militoj, do tio tre malbone influis al la ŝtata ĝenerala vivo kaj de la lasta dependis la fervoja agado. Dum la unuaj jaroj de la memstareco laboris la fervojoj kun

granda deficito, sed post streĉa laboro dum la sekvintaj jaroj oni povis jam ordigi la aferon.

Atentante tion oni povas observi la ĉi subajn sciigojn pri en- kaj elspezoj kaj decidi jam per ili pri la agado de la fervojoj.

A) La larĝlinia fervojo.

	E. mk. 1919	E. mk. 1920	E. mk. 1921	E. mk. 1922	E. mk. 1923
Enspezoj —	36.337.074	255.892.629	747.993.170	915.359.051	856.685.746
Elspezoj —	87.187.035	344.188.213	743.342.396	739.796.162	888.595.644
Profito —	—	—	4.560.774	175.562.892	—
Deficito —	50.849.961	91.295.584	—	—	31.911.898

B) La mallarĝlinia fervojo.

	E. mk. 1919	E. mk. 1920	E. mk. 1921	E. mk. 1922	E. mk. 1923
Enspezoj —	9.055.645	52.734.984	143.194.164	177.933.343	192.707.095
Elspezoj —	11.160.698	53.755.505	142.846.759	176.298.465	204.318.604
Profito —	—	—	347.405	1.634.878	—
Deficito —	2.105.053	1.040.521	—	—	11.611.509

La laŭparta malbona financa stato dependis de tio, ke la person — kaj komercitarifoj ne estis ĉiam ĝustatempe altigitaj konforme al la malaltiĝinta aĉetpovo de la landa mono kaj ke ĝenerale en la lando regadis sentebla ekonomia depresio.

Por niveligi la en- kaj elspezojn oni eluzis dum la daŭro de la jaroj 1922—1924 la sekvantajn ŝparrimedojn:

1. Malpliigo de la personaro atingis proksimume 30%.
2. Malbonigo de la kondiĉoj de labor kaj ripoztempo.
3. Plilongigo de la labortempo en oficejoj.

En la ŝtatoficejoj oni laboris antaŭe 6 horojn, sed la 1. II. 1924 estis enkondukita anstataŭ la 6-hora labortempo la 7-hora. La registaro ordonis, ke de la 1. II. 1924 estu enkondukita en ĉiuj oficejoj la 8-hora labortempo, sed post tre akraj protestoj la registaro devis cedi kaj la 7-hora labortempo validas ankaŭ nun.

Entute oni povas diri, ke en Estonio estas la fervojtarifoj tre malaltaj. Lastfoje ili estis plialtigitaj la 1. I. 1924., sed tre modeste, ĉar la registaro trovas, ke ne estas ebla la sentebla plialtigo, ĉar tio malbone efikus al la ĝenerala vivkosto.

La tarifoj estas ellaboritaj en la speciala tarifkomisiono en la trafikministerio kaj konfirmitaj de la registaro.

Ankoraŭ oni povas menci la varian kunlaboradon inter la fervojoj kaj poŝto. La poŝtservo en malgrandaj stacioj estas plenumata de la fervojistoj. La sendado de paketoj estas plenumata kiel de fervojo tiel ankaŭ de poŝto.

La trafikado per aŭtomobiloj en Estonio ludas ankoraŭ malgravan rolon kaj ĝi estas en la manoj de privatuloj.

III. Pri la interrilatado inter la administracio kaj la organizacioj de la personaro.

Dum la unuaj ekzistjaroj de la respubliko estis la centroorganizacio de estonaj fervojistoj flanke de la administracio rekonita per eksterordinaraj rajtoj.

Ĉiun kunsidon de la fervojdirekcio kaj aliajn similajn partoprenis ĉiam ankaŭ reprezentanto de la organizacio. Tia kunlaborado daŭris ĝis la jaro 1920.

En la jaro 1920, kiam la milito kun la komunista Rusio estis apenaŭ finita, volis la fervojista organizacio en tiuj cirkonstancoj organizi strikon por malfaciligi la transporton. La striko ne okazis pro nepartopreno de ĉiuj fervojistoj. Laŭ la eksterordinara ordono de la ministro por enlandaj aferoj (en la jaro 1920) estis malpermesita agado al organizacio kaj ĝiaj filioj.

La menciita okazo kaŭzigis, ke la fervojdirekcio plu ne kunlaboris kun la fervojistaj organizacioj.

Sed iom pli poste dum la jaroj 1922—1923 ekfunkciis novaj, profesiaj organizacioj de diversaj oficoj. Komence la fervojdirekcio ne volis rekonii la kunlaboradon kun la novaj organizacioj, sed lasttempe post pluraj konsiloj jam ekkomencis la kunlaborado denove.

Dum disigo de opinioj kun la administracio povis la organizacioj apelacii al la trafikministro. Do preciza leĝo rilate tion ankoraŭ mankas.

La reprezentantoj de la organizacioj povas ankaŭ senpere interrilatadi kun ĉefoj, inĝenieroj, inspektoroj k. t. p.

La nuna ministro por enlandaj aferoj malpermesis al Centruniĝo kunlabori kun Internacia Transportlaborista Federacio (Amsterdam). Entute la nuna registaro kontraŭagas al profesiaj organizacioj kaj eĉ malpermesis aliĝon al Internacia Transportlaborista Federacio. Pro tio sendis socialista partio proteston al Internacia Labor-Oficejo en Geneve-n.

IV. La Strikrajto.

Laŭ la konstitucio de la respubliko en Estonio ekzistas la striklibereco; do en la jaro 1920 estis oficialigita speciala ordono, laŭ kiu la oficistoj devas resti al siaj ofictaskoj fidelaj kaj ilin bonorde plenumi; ĉe tio ili devas ĉion fari, kion postulas la intereso de la ŝtato kaj ĉion flankigi, kio povus al ĝi malutili.

Speciale ili devas mem neniam la laboron kontraŭleĝe restigi nek aliajn al tio alvoki, nek tion allasi.

V. La organizacioj de la personaro.

La 1. januaron 1923. la personaro de la fervojoj konsistas proksimume el 5000 homoj. La organizacioj de la fervojistaro konsistas el 9 profesiaj unuiĝoj kaj laŭamplekse ili estas jenaj:

1	Unuiĝo de stacioficistoj	—	302	anojn
2	» » stacilaboristoj	—	365	»
3	» » distriktlaboristoj	—	617	»
4	» » lokomotivpersonaro	—	200	»
5	» » administracia personaro	—	246	»
6	» » oficistoj	—	302	»
7	» » vojmastroj	—	53	»
8	» » trajnpersonaro	—	260	»
9	» » elektroteknika personaro	—	50	»

entute 2395 anojn.

Ĉiuj organizacioj havas la principon, ke ili per ĉiuj eblaj rimedoj devas batali por la servrajtaj kaj ekonomiaj interesoj de la personaro.



A. Janter,

Prezidanto de la »Centruniĝo«. Reprezentanto de la ofic. de voj- kaj konstrufako.

La supremencitaj organizacioj estas unuiĝintaj en unu centron, monata »Centruniĝo de estoniaj fervojistoj«.

VI. La reguligo de la laborkondiĉoj.

La laborkondiĉoj estas konfirmitaj de la parlamento laŭ propono de la trafikministro, kiu siavice ricevas tiujn de la fervojdirekcio. Ĉi tie mankas ia ajn kunlaborado inter la fervojdirekcio kaj la organizacioj. Ili ne estas fiksitaj por iu periodo, sed laŭvole kaj oni povas ilin ĉiutempe ŝanĝigi. Pri la reguligo de la laborkondiĉoj speciala leĝo mankas.

La personaron oni dividas je etatemaj kaj ne etatemaj.

La etatemaj estas ĉiujare en la ŝtatbudĝeton enprenita personaro (viroj kaj virinoj); la ne etatemaj kaj provizoraj estas tiuj, kiuj estas dungitaj dum ioma tempo por eventualaj laboroj.

La ne etatema personaro ricevas rekompencan plejparte tagsalajre kaj iliaj rekompencsumoj estas

antaŭviditaj en la jarbudĝeto kun la kreditoj je la eventualaj laboroj.

VII. La laborkondiĉoj (rajtflane).

Eksigi oficiston pro malbonuzo aŭ malbonplemumo de ofictaksoj oni povas nur post la esploro de la afero en speciala esplorkomisio, kiun (komence



J. Rukki

Sekretario de la »Centruniĝo«.

la 1. decembron 1925 j.) partoprenas ankaŭ reprezentantoj de la fervojista centruniĝo.

Pro uzo de alkoholtrinkaĵoj ĉe servplemumo oni eksigas oficiston.

Ĉe estonaj fervojoj mankas disciplinarjuĝo (aŭ miksakomisiono), kie estus ankaŭ reprezentantoj de oficistoj, por puni administrative.

Al oficistoj agadi en diversaj privataj organizacioj estas permesate.



R. Pitser

Vicprezidanto de »Centruniĝo«, reprezentanto de administraciaj oficistoj.

VIII. La Labortempo.

La labortempo ĉe estonaj fervojoj estas regulata laŭ principo de la 8-hora labortago. Inter labortempo kaj servtempo ekzistas diferenco. Kiel labortempon oni komprenas la tempon dum kiu servanto estas



E. Müllerhof

Reprez. de la stacioficistoj.

senĉese aganta. Kiel servtempon oni komprenas la tempon dum kiu servanto estas servpreta, sed ne laboras senĉese. Ripoztempo estas de servdevoj libera tempo dum kiu servanto ne estas ligita al servloko.



K. Valk

La kasisto, reprezentanto de la stacilaboristoj.

La senĉesa labortempo estas ĉiutage 8 horojn, semajne — 47 horojn kaj monate 204 horojn. Ĉe specialoficoj, kiuj ne postulas senĉesan laboron, oni povas plilongigi la servhorojn, aliokaze oni povas mallongigi, ilin laŭ malfacilecoj de laboroj.

La servhoroj en ĉiuj oficoj laŭ la cititaj principoj estas determinataj de la fervojadministracio, ĉe kio oni kalkulas ankaŭ kun la vidpunkto de la organizaciaj reprezentantoj. Fine oni prezentas la ordonojn pri servtempoj al komisaro de labordefendo, kiu povas protesti kontraŭ ili.

Laŭ urĝaj bezonaj la fervojistoj devas labori post fino de la laŭleĝa servtempo. Ili devas ankaŭ sciigi al koncernaj administracioj siajn loĝejojn kaj restaĵojn dum libera tempo, por ke en okazo de bezono, oni povu ilin voki. Cititan regulon oni fiksas laŭ interna situacio de ĉiu laborspeco. Tio valoras same ankaŭ por la tempo de laborkomenco. Taga laboro estas inter 4. horo matene kaj 10. horo vespere, nokta laboro — de 10. horo vespere ĝis 4. horo matene.

Ĉiujn laborhorojn, kiuj superas, la fiksitajn horojn aŭ dum kiuj la fervojistoj devas labori en sia libertempo en apartaj okazoj, oni kalkulas al ili kiel superfluaĵajn laborhorojn.



A. Pirn

Reprez. de la elektroteknikistoj.

La rekompenco de superfluaĵajn laborhoroj estas permesataj nur laŭ apartaj bontrovoj de la trafikministro. Du unuajn superfluaĵajn laborhorojn oni kalkulas kun 50% aldono kaj ĉiujn sekvantajn horojn kun 100% aldono al salajro. Nek unu fervojisto povas havi dum unu jaro pli ol 156 superfluaĵajn laborhorojn.

Laŭ labordaŭro kaj servtempo la fervojistoj estas dividitaj en sekvantajn kategoriojn:

- a) Direktantaj oficistoj, devoj de kiuj konsistas el direktado. Laborhoroj de tiuj ne estas fiksitaj.
- b) Laborfortoj, laborhoroj kiuj dependas de iliaj ofictaskoj.
- c) Trajn- kaj lokomotivpersonaro, laboro de kiuj estas ligita kun trafiko de trajnoj.
- ĉ) Servantoj, kiuj laboras interŝanĝe.
- d) Servantoj, kiuj laboras dum fiksitaj laborhoroj regule.

A. Direktantaj oficistoj.

Sub direktantaj oficistoj oni komprenas: ĝeneral-direktorojn, fakdirektorojn, trajn- kaj lokomotivpersonarestrojn, laborejestrojn, lokomotivejestrojn, staciestrojn, materialmagazinestrojn, apotekistojn, revizorojn, vojmajstron, sekretariojn, librotenistojn de fakoj, kaj ĉiujn helpantojn de cititaj oficistoj, kiam ili ne laboras interŝanĝe.

La labortempo de la direktantaj oficistoj estas tiel dividita, ke ĝi ne daŭros pli ol 8 horojn ĉiutage. Okaze de granda amasiĝo de laboro oni povas plimultigi la oficistojn, sed superflujajn laborhorojn oni al ili ne kalkulas.

B. Laborfortoj- laborhoroj kiuj dependas de iliaj ofictaskoj.

Sub tiu ĉi kategorio oni komprenas sekvantojn oficistojn: salajrpagistoj, sanitaroj, pumpmaŝinistoj, vagonpurigistoj, kaldronlavistoj, kontrolistoj, ĝardenistoj, kamentubistoj, fervojgardistoj, banhejtistoj, ŝoferoj, veturigistoj, telegraŝmekanikistoj.



A. Michelson

redaktoro de la profesia fakorgano »SIDE« ano de I. A. E. F.

La labortempo de cititaj servantoj ne povas esti pli ol 8 hora dum unu tago, aŭ 7 horoj sen dimanĉ-ripozo. La laboro devas esti dividita tiel, ke la servantoj povu ricevi dum ĉiuj 24 horoj unu 8 horan ripoztempon kaj ĉiunmonate unu 24-horon ripoztempon.

C. Trafik-personaro.

Al tiu ĉi kategorio apartenas krom lokomotiva kaj trajnpersonaro ankaŭ vagonŝmiristo (oleofandisto) kaj vagonhejtistoj. La laboron de la veturpersonaro oni dividas je du partoj: 1. ekstera laboro, ligita kun foresto de sia rezervstacio; 2. interna en reservejoj kaj ĉe transdonataj trajnoj. La labortempo de trajn-personaro oni kalkulas monate, por lokomotivpersonaro 240 horojn kaj por aliaj 280 horojn monate. La plej longa labordaŭro por lokomotivpersonaro povas esti 14 horoj kaj por alia trajn-

personaro 16 horoj. Unu horon de servpreteco oni kalkulas kiel $\frac{1}{2}$ horon de labortempo. Ĉe trajnekspe-
doj ne povas la preparo al la laboro esti pli longa od $1\frac{1}{2}$ horojn.

Ĉ. Interŝanĝa (deĵoreca) laboro.

Al tiu ĉi kategorio apartenas: kuracistoj, lokomotivpersonaro en manovroj sur stacioj, kaldronpurigistoj, deponejhejtistoj, vagoninspektistoj, deĵorejestroj, vagonskribistoj, trajnligistoj, relŝanĝistoj, signalistoj, laboristoj sur stacioj, telegrafistoj, telefonistoj, kasistoj, pordistoj kaj gardistoj.

Citita personaro laboras dum fiksitaj horoj. En unu monato ili ne povas havi pli ol 360 servhorojn. Unu servtempo povas daŭri plej multe 16 horojn, ekskluzive telefonistojn sur I. kl. stacioj, la servtempo de kiuj povas daŭri plej multe 12 horojn. La servinterŝanĝoj devas esti fiksitaj tiel, ke ĉiu servanto ricevu unu okhoran ripozon dum 24 horoj. Laŭ cirkonstancoj ĉiuj laboroj povas esti farataj de unu servanto sen interŝanĝo.



E. Grünberg

redaktoro de la fervojista fakrevuo »Eesti Raudte« ano de I. A. E. F.

D. Servantoj, kiuj laboras dum fiksitaj laborhoroj regule.

Al tiu-ĉi kategorio apartenas: kuracistoj, dentistoj, monkkalkulistoj, laborinspektistoj, telegrafmon-
tistoj, taksistoj, afergvidantoj, arhivistoj, kalkulistoj, desegnistoj, oficejservistoj k. t. p.

Al ili oni kalkulas ĉiun serhoron, kiel laborhoron. En oficejoj oni laboras semajne $41\frac{1}{2}$ horon, t. e. dum 5 labortagoj 7 horojn, sabate $6\frac{1}{2}$ horojn. Antaŭ grandaj festoj, laboro daŭras nur 4 horojn. Post unujara servado servantoj ricevas 14 tagan libertempon kun salajro kaj post dujara servado 30 tagan libertempon kun salajro.

De la 1-a de Aprilo 1927 validas sekvanta salajr-
tabelo:

Stupo	E. m.
I-a Ĝeneraldirektoro	35.000.—
II. Vicĝeneraldirektoro	32.000.—
III. Trakcion, — trafik, — kaj voj-direktoroj	30.000.—
IV. Kalkul — kaj materialfakĉefoj	28.000.—
V. Ĉefo de la fervojhigiena fako kaj helpantoj de direktoroj el ŝtupo III.	26.000.—
VI. Filiestro kaj inspektoro	24.000.—
VII. Helpantoj de filiestroj, Kemiisto, inĝenieroj pli altragaj, librotenistoj de fakoj, staciestro en Tallinn ĉefstacio	22.000.—
VIII. Superaj revizoroj, la sekretario de l' fervojadministracio, inĝenieroj, staciestroj de I. kl.	20.000.—
IX. Ordinara revizoroj, deponejestroj, supera trafikinspektoro, staciestro de la II. kl.	18.500.—
X. Estro de ĉefkaso, helplibrotenistoj de fakoj, sekretarioj (oficejestroj) dentkuracisto, superaj teknikistoj, kontrolmekanikistoj, staciestroj de la III. kl.	17.500.—
XI. Librotenistoj ordinara, superaj desegnistoj, staciasistoj, voj-mastroj de la I. kl.	15.500.—
XII. Lokomotivestroj en personrajnoj, majstroj, vojmajstroj, de la II. kl. kalkulistoj superaj, teknikistoj de la II. kl. staciestroj de la IV. kl. a'fergvidantoj, staciasistoj I. kl.	14.000.—
XIII. Kontrolistoj, telegrafmekanistoj, kalkulistoj de la I. kl., lokomotivestroj en komercrajnoj, staciestroj de la V. kl. staciasistoj de II. kl.	13.000.—
XIV. Salajristoj, taksistoj de la I. kl. I. kl. elektroteknikistoj, estroj de la I. kl. vojmaŝtoj de la III. kl., lokomotivestroj en manovroj, staciestroj de la VI. kl., staciasistoj de la II. kl.	12.000.—
XV. Helpantoj de lokomotivestroj, desegnistoj, mekanikistoj, arĥivistoj, kasistoj I. kl. superaj telegrafistoj, trajnligistoj I. kl. staciasistoj IV. kl.	11.000.—
XVI. Horloĝisto, telegrafistoj I. kl. kasistoj II. kl. vagonkuplistoj I. kl. trajnligistoj II. kl. elektromontroj- trajnestroj en personrajnoj superaj burooficistoj, staciasistoj V. kl. antaŭlaboristoj	10.000.—
XVII. Tenejordistoj, vagonkuplistoj II. kl. trajnestroj en komercrajnoj, telegrafistoj II. kl. pumpmaŝinistoj, burooficistoj I. kl. vagoninspektistoj	9.000.—
XVIII. Relŝanĝistoj I. kl. vagonkuplistoj III. kl. telegrafistoj III. kl. konduktoroj, sup. lokomotivejhejt-	

Stupo E. m. stoĵ, monkalkulistoj, kasogradi-
stoj, sanitaroj, ktp. ricevas la sa-
lajron de 6.000—9.000.—
Entute ekzistas XXII. ŝtupoj de
salajro por diversa personaro.

La pli malaltaj salajruloj ne estas plu enigitaj en tiu salajr-tabelo ekz. gardistoj, hejtistoj, kaldronlavistoj k. s.

La nuna salajrtabelo ne kontentigas profesiajn organizaciojn kaj pli malgrandajn salajrulojn, kaj pro tio profesiaj organizacioj senlace batalas por la plibonigo de la vivkondiĉoj kaj intertraktas kun la reprezentantoj de la registaro kaj de la parlamentaj frakcioj.

La salajroj estas regulitaj por la tuta lando en 3 kategorioj. En la unua kategorio estas urboj, kiel Tallinn, Tartu, Valk, Narva, kie oni elpagas la salajrojn plene. En urbetoj oni malpliigis je 5% kaj en kamparlokoj je 10%.

Ĉiuj etatemuloj, kies salajroj ne superas 12000.— mk., ricevas por ĉiu infano ĝis 18 jaroj monaldonon por familio monate:

en urboj 800.— mk., en urbetoj 600.— mk., en kamparlokoj 400.— mk.

Neetatemuloj (tagsalajrataj metiistoj kaj laboristoj ricevas monaldonon por familio t. e. por la edzino kaj infano ĝis 17 jaroj. Po tago por la edzino 25 mk., por infano 15 mk.

Dum jaro oni elpagas ankoraŭ la 13-an monatsalajrojn duonon antaŭ Kristnasko kaj duonon antaŭ Pasko.

Por ricevi komparan resumon pri la aĉceptovo de la salajro oni indikas ĉi-tie la nuntempajn prezojn: luo de unuĉambra loĝejo en Tallinn

estas en monato	1000—3000.— mk.
1 paro botoj	2000.— mk.
1 vestaĵo por viro	6500.— mk.
1 kilo da pano	20.— mk.
1 kilo da viando	90.— mk.
1 kilo da lardo	150.— mk.
1 litro da lakto	20.— mk.
1 fadeno da ligno	2000.— mk.
1 kilo da terpomoj	7.— mk.

Kiel videble estas la salajroj malaltaj.

Nuntempe estas la demando pri altigo de la salajroj jam diskutata.

La lokomotiv- kaj trajnpersonaro ricevas premiojn kaj kilometromonon je farataj superfluaĵoj kilometroj kaj je ŝparita hejt- kaj ŝmirmaterialo.

Pli detale trakti la problemon mankas ĉi tie loko sed interesigintoj novas ricevi detalajn sciigojn de la asesoro de I.A.E.F. por Estonio.

X. La kuracahelpado kaj pensioj.

Ĉiuj oficistoj, servistoj, metiistoj kaj laboristoj kaj ankaŭ iliaj familianoj havas senpagan kuracadon kaj ricevas senpage kuracrimedojn. En ĉefaj punktoj estas por tio organizitaj ambulatorioj. La senpaga kuracado daŭras por servantoj 6 monatojn kaj por iliaj familianoj 3 monatojn. La malsanuloj ricevas dum unua monato plenan salajron kaj dum la sekvantaj 5 monatoj $\frac{2}{3}$. Post 6 monatoj plena salajro estas servanto eksigita.

Servantaj virinoj ricevas dum gravedeco kun plena salajro 10 semajnan liberecon.

Pensioleĝo. Etatemuloj, kiuj laboris 25 jarojn kaj atingis 60-jaran aĝon ĝuas la rajton ricevi pension je maljuneco.

Pensiojn elpagas la ŝtatkaso.

Pensiojn oni elkalkulas laŭ salajrgrandeco kaj laŭ la sekvanta tabelo:

Servitaj jaroj. La procento. (Laŭ monatsalajro.	
25 jarojn	55%
26 »	58%
27 »	61%
28 »	64%
29 »	67%
30 »	70% (maksimume).

Se invalideco estos antaŭ 60-jara aĝo, do pensio estas difinita laŭ la sekvanta tabelo.

Servitaj La procento. (Laŭ monatsalajro).

jaroj	ĉe absoluta invalideco	ĉe parta invalideco	Rimarkoj
5.	35%		Tinj, kiuj laboris de 2—5
6.	37%		jaroj ricevas
7.	39%		nur unufojan
8.	41%		subvencion.
9.	43%		
10.	45%	35%	
11.	47%	37%	
12.	49%	39%	
13.	51%	41%	
14.	53%	43%	
15.	55%	47%	
		k. t. p. ĝis.	
30.	85%	75% (maksimume).	

Se invalideco estas kaŭzata per servmalfeliĉo (akcidento) dum servplenumo, do oni difinas pension laŭ la sekvanta tabelo:

Servitaj La procento. (Laŭ monatsalajro)

jaroj	ĉe absoluta invalideco	ĉe parta invalideco	Rimarkoj
Sen atento je servitaj jaroj.	100%	85%	Krom tio ili ricevas ankoraŭ unufojan subvencion.

Vidvinoj kaj infanoj malpli ol 18 jarojn estas pensionrajtintaj subsekve.

Vidvinoj ricevas 50% de la edza pensio.

Infanoj se ne estos pli ol 3, ĉiu $\frac{1}{3}$ de la patra pensio, sed se ili estas pli ol 3, tiam egalan parton al ĉiu de la duono de patra pensio.

XI. Biletoj por senpaga veturado.

Ĉiu monatsalajra fervojisto (etatemulo) ricevas ĉiujare 6 biletojn kaj tagsalajra (metiistoj kaj laboristoj) 4 biletojn por senpaga veturo libervole ĝis iu ajn stacio en Estonio.

Oficistoj en 1—10 salajrstupo ricevas la biletojn II-a klasajn, en pli malaltaj salajrstupoj, escepte nur kelkajn oficojn, oni ricevas la biletojn III-a klasajn.

Por veturo ol kuracista konsilo la fervojistoj ricevas oficbiletojn. Por veturo en lernejojn la infanoj de la fervojistoj ricevas daŭrajn biletojn. La fervojistoj, kiuj pro manko de loĝejo devas loĝi malproksime de servlokoj, ricevas daŭrajn biletojn inter la servloko kaj la loĝejloko. Krom tio la fervojistoj post

6-monata senĉesa servo ricevas por ili mem aŭ por siaj familioj en somero 6 sezonbiletojn ĝis distanco da 210 kilometrojn.

XII. Rekompencoj kaj punoj.

De la estona registaro estas eldonata la 13-an de novembro 1925 leĝo laŭ kiu laboristoj kaj oficistoj ricevas rekompencon pro apartaj meritoj aŭ pro longjara kaj konsciencema servo. La rekompenco ne povas esti pli granda ol 12-monata salajro de l'ricevanto.

La prezenton por rekompenco iniciatas senpera estro, sed la grandecon kaj specon de la rekompenco determinas la registaro.

Rilate je administrativaj punoj estas sekvantaj difinoj:

Servantoj, kiuj intence ne plenumas aŭ ne zorge plenumas siajn servtaskojn, estos punitaj discipline de siaj estroj: 1. parola riproĉo, 2. rimarko, 3. admono pli aŭ malpli severa, 4. malaltigo en rango per translokigo, 5. substraho el servtempo, 6. provizora eksigo el servo, 7. eksigo el servo.

Ĉe pli gravaj malbonuzoj oni agas jam kiel kun civilprocesoj.

Al la punita oni sciigas la punon ĉiam skribe.

Pro ebrieco en servo kaj pro krimo sekvas tuja eksigo.

Salajron oni kalkulas ĝis la tago de eksigo.

XIII. La loĝejproblemo.

Flanke de la fervojadministracio estas konstruitaj loĝejoj por la fervojistoj precipe sur limaj stacioj kaj ĉe la administracioficejoj.

La luoprezoj de loĝejoj ne dependas de salajroj sed de la grandeco de loĝejo kaj diversaj oportunejoj en ĝi. La luoprezoj estas en pli malnovaj domoj 8—10 mk. por kvadratmetro kaj en novaj domoj ĝis 25 mk. por kvadratmetro de planko; tiu prezo estas ĉiam pli malalta ol en privataj domoj.

Ĉiuj staciestroj, vojmaŝtoj, konstruispektistoj, iliaj helpantoj, oficejservistoj kaj kelkaj gardistoj ricevas krom salajro ankaŭ senpagan loĝejon kun hejtado kaj lumigado.

XIV. Deĵorejoj kaj higienaj rimedoj.

Sur ĉiuj pli grandaj stacioj estas instalitaj malgrandaj kanejoj por fervojistoj, en lokomotivejoj kaj laborejoj estas ĉambroj kun kuvoj por bani, kiujn la personaro uzadas sufiĉe. Ĉe ĉiu lokomotivejo ekzistas deĵorejo por lokomotiv kaj trajnpersonaro. La deĵorejoj konsistas el specialaj dormoĉambroj por lokomotivistoj, hejtistoj, vagonŝmiristoj, trajnestroj kaj konduktoroj, el manĝoĉambroj kaj el kuirejoj por varmigo kaj preparado de manĝaĵoj.

La fervojistoj povas ricevi manĝaĵojn en bufedo de stacioj kun 25% rabato.

La fervojadministraro kiel ankaŭ la fervojistaj organizacioj celas kaj subtenas abstinencan movadon.

Por purigado de vagonoj, kusenoj, ktp. ekzistas maŝinaj aranĝaĵoj.

Aŭtomataj vagonkuplaĵoj ne estas ĝis hodiaŭ instalitaj.

XV. Uniformo.

La personaro de ekstera trafikservo kaj unu parto el personaro de fervojriparado ricevas senpagan uniformon laŭ speciala dekreto. La personaro de oficejoj (escepte oficejservistojn, kurierojn kaj ŝoferojn) ne ricevas uniformojn.

Uniformojn ekzemple ricevas lokomotivistoj, hejtistoj, trajnligistoj, trajnestroj, konduktoroj bremsistoj kaj ŝmiristoj, staciestroj, relistoj k. t. p. Oni ricevas pelton, ĉapelon, botojn, pelton, surtuton k. t. p.

Kelkaj kategorioj de laboristoj ĉe malpuraj laboroj ricevas defendvestaĵojn.

XVI. Provo de korpo kaj okuloj.

Antaŭ akcepto en la fervojan servon persono devas subiĝi al preciza kuracista esploro. La personaro en ekstera trafikservo estas esplorata plej longe post ĉiu 3 jaroj — je aŭdsento, vidsento kaj kolorsento.

En dubindaj okazoj aŭ pro sekvo de malsanoj estas servanto esplorata en komisiono, kiu decidas, ĉu la servanto kapablas ankoraŭ servi fervojon, aŭ oni devas lin ekzigi difinante al li pension.

Laŭ postulo de la esploro, estas kunvokata alia komisiono, por nova esploro.

XVII. Pri kolonioj por pasigi libertempon kaj kuracinstutoj.

En la fama kuracurbo Haapsalu ekzistas fervojista sanatorio kun ŝlimbanoj (kuvoj). Laŭ bontrovo de fervoja kuracisto ĉiu fervojisto povas sin kuraci dum daŭro de unu monato per la ŝlimbanoj. La loĝejo en la sanatorio, la ŝlimbanoj kaj la kuracado estas senpagaj, nur pri manĝaĵo devas ĉiu mem zorgi.

En pasinta jaro estis fondita en bieno Kaarapere fervojista hejmo, kie oni povas pasigi libertempon. Pasintjare estis en la hejmo dum la somero ankaŭ 100 fervojistajn infanojn. Por la infanoj estis tie estado senpaga, nur iliaj gepatroj ne ricevis tiutempe la familian monon.

XVII. Teknika klereco.

Speciala lernejo por antaŭprepari fervojistojn faktistojn ankoraŭ mankas, sed malfermi ĝin en estonto oni intencas.

Inĝenierojn antaŭpreparas la teknika altlernejo en Tallinn.

Por pliperfektigi unuopajn specialkategoriojn kiel lokomotivpersonaron, vojmaŝtojn, trajnestrojn kaj konduktorojn, oni aranĝas apartajn kursojn.

La fervojistaj organizacioj siaflanke evoluigas ĝeneralan klerecon. La centruniĝo eldonas ĉiumonatan ĵurnalon «Side» (Interligilo), en kiu oni diskutas diversajn demandojn el fervojista vivo.

ION EL LA AGADO DE LA ESTONIAJ FERVOJOJ.

La fervojaj linioj, troviĝantaj nuntempe en la teritorio de la Estona respubliko, dum la mondmilito transiris kun preskaŭ plena inventaro al la germana okupacia administracio.

Post la finiĝo de la okupacio la nova estona fervoja administracio heredis nur parton de la plena inventaro, lasitan de la rusoj, kaj samtempe la ricevito estis pli ol 50% en difektita stato.

Por daŭrigi la trafikon estis necesege, ke la lokomotivoj kaj vagonoj estu plej rapide riparitaj. Sed al

tio ekmalhelpis la nova komenciĝanta milito kun Rusio.

La lasta, t. n. liberecmilito, estis feliĉe finita. Sed ĉia milito estas nur milito . . . Kaj tial ankaŭ feliĉa milito postlasas nur vundojn. Des pli dolorajn vundojn postlasas milito duobla.

Ĉar preskaŭ tri kvaronoj de la ekzistantaj fervojoj prezentis multfoje areon de bataloj, ilia teknika stato estis malaltiĝinta ĝis la ekstretoj. Pli ol duono de ĉiuj pontoj kaj pontetoj estis rompita kaj difektita; oni estis devigita preskaŭ ĉiujn ripari fundamente aŭ tute novigi.

Koncerne la lokomotivoj kaj vagonoj estis situacio la sama. En la inventaro ili kalkulis nur laŭnombre kaj plejparto bezonis plenan riparon. En la unua tempo ili povis plenumi nur parte ĉiujn postulojn de la transporto.

Sukceson de la komencita laboro montru pli klare la sekvantaj eltiraĵoj el la jaraj kalkulraportoj:

Longeco de la fervojoj.

La ekspluatataj fervojoj havas la longecon entute 1117 km., el kiuj 673 km. havas larĝecon de 1.524 mm kaj 444 km. — 750 mm; ĉiuj linioj sume estas — larĝliniaj 1130 km kaj mallarĝliniaj 640 km. Tiamaniere la tuta fervojreto estonia enhavas 1770 km. da relvojoj.

Kompara denseco.

La lasta nombro de kilometroj donas por ĉiu 1.000 km²* de la areo 37 km. kaj por ĉiu 10.000 loĝantoj 15,4 km da relvojo.

Komparante la retan densecon kun la samaj nombroj de najbaraj kaj proksimaj landoj ni vidas, ke la fervojaj retoj estas pli maldensaj:

en Finnlando 15,5 km. je 1.000 km;
en Norvegio 11,2 km je 1.000 km kaj
en Svedio 34,0 km. je 1.000 km.

Ruliĝinventaro.

Por ĉiu ekspluatata kilometro la estoniaj fervojoj posedas 0,19 lokomotivojn, 1,31 aksoj de vojaĝvagonoj kaj 7,10 aksoj de ŝarĝvagonoj. Ĉi tiuj nombroj jenas:

en Latvio 0,14, 0,72 kaj 5,09; en Finnlando 0,14, 0,60 kaj 7,31; en Norvegio 0,19, 1,16 kaj 7,45 kaj en Svedujo 0,20, 1,16 kaj 10,27.

Nombro de oficistoj.

La nombro de oficistoj je 1 km. estas:
en Estonio 3,42; en Latvio 3,44; en Finnlando 3,41; en Norvegio 4,12; en Svedujo 3,74.

Vojaĝtransporto.

La nombro de vojaĝantoj sur la larĝrelaj kaj ŝtataj mallarĝaj fervojoj estis en la jaroj (en miloj):
1919. 2276,8; 1920. 3135,4; 1921. 3186,9; 1922. 3717,6; 1923. 5042,3; 1924. 4643,4; 1925. 3277,5 (en la unuaj 8 monatoj).

Ĉi tiuj nombroj, dividite per kilometroj, montras, ke ili estas preskaŭ ĉiujare iom pli bonaj ol en la antaŭnomitaj ŝtatoj.

Ŝarĝtransporto estas jena en la tunokilometroj por 1 ekspluatata kilometro poŝare (en miloj):

1919. 43,7; 1920. 76,5; 1921. 127,0; 1922. 175,3; 1923. 144,6; 1924. 150,8.

La denseco de la komuna ŝarĝado superas Latvion kaj Norvegon kaj egalas en la lastaj jaroj kun Finnlando.

* Km² = kvadratkilometro.

LA ESTONTO DE LA ESTONIA FERVOJARO.

La nuntempa sociekonomia vivo de ĉiu ŝtato kaj popolo postulas bonajn trafikvojojn kaj ilojn. Ĉiuj ekonomiaj fortoj de iu lando devus esti eluzataj egale por plifaciligi la vivkondiĉojn de la lando kaj tion do ebligas nur bonaj trafikvojoj. El ili estas plej disvastiĝintaj kaj uzataj la fervojoj kaj en certa grado ankaŭ la landvojoj kaj akvovojoj.

La landvojoj nuntempe jam plu ne havas tiun signifon, kiun ili havis antaŭe kaj nun ili havas signifon nur surloke; akvovojoj dependas de la landa naturo, sed al la surteraj trafikbezonoj konformas plie la fervojoj kaj la fervojara lastepoka historio montras ilian potencon disvolviĝon en ĉiuj partoj de la mondo.

La evoluiginta fervojreto en iu ŝtato elmontras altan nivelon de la ŝtata socia kaj ekonomia vivo. Kaj celkonforme evoluigita fervojreto devas ankoraŭ plie kunhelpi al la progreso de la ŝtato. Laŭplane konstruita fervojreto povus malhelpi al la evoluigo de la ŝtato nur tiam, kiam ĝi estus konstruita flanki-



Augustin Pung

afergvid de la trakcionfako de fervoja administracio
Asesoro de I. A. E. F.

gite de la naciaj ekonomiaj centroj kaj evoluigita necelkonforme al la alilanda trafiko kaj al la ŝtataj marbazoj.

Ĉiu ŝtato kaj nacio devas pro tio unuavice zorgi pri la bonstato de sia fervojaro, por kio oni devas plibonigi ĝian teknikan staton, rekonstrui malnovajn kaj konstrui pliajn novajn liniojn por kompletigi la fervojreton.

En Estonio estas dumtempe en la tagordo la kompletigado de la fervojreto kaj estas interese priskribi la problemon pli ĝenerale sur la paĝoj de la internacia fakrevuo, ĉar ĝi tion meritas.

La nuna fervojreto de Estonio estas konstruita kompare jam delonge (la 1524 mm. larĝlinia fervojo dum la jaroj 1869—1888 kaj la 750 mm. mallarĝlinia fervojo dum la jaroj 1896—1901) kaj ne konformas jam plu al la nuntempaj bezonoj. Ili estis konstruitaj dum la tempoj, kiam naciekonomia vivo de la lando estis ankoraŭ malforte evoluiginta. Krom tio la nuna

Estonio estis tiam ankoraŭ administrata de rusaj carregentoj kaj la landaj bezonoj ne estis tiom atentataj. Nuntempe kun la ĝenerala evoluigo de la landa ekonomia vivo oni sentas ankaŭ devigon ordigi la fervojproblemon. Por solvi tiun ĉi problemon oni devas renovigi kaj rekonstrui la malnovajn kaj konstrui tute novajn liniojn por celkonformigi la fervojreton al la trafikbezonoj entute. Kaj komparante la nunan fervojreton ankaŭ kun tiu de la tuta Eŭropo oni rimarkas, ke por niveligi ilin oni devas konstrui en Estonio novajn fervojliniojn.

La terspaco de Estonio egalas al 45502 kv. klm., la lando havas proksimume 1,110.000 loĝantojn kaj la longeco de la nunaj ekspluatataj linioj egalas entute al 1117 kilometroj. Konsiderante tiujn sciigojn oni ricevas jenan komparan statistikon pri amplekso de la fervojaro en Estonio kaj en ĉiuj landoj de Eŭropo je ĉiu 10000 da loĝantoj kaj 100 da kv. kilometroj Fervojliniojn havis en kilometroj.*

	je ĉiu 100 kv. kilom.	je ĉiu 10000 da loĝantoj
Belgio	36,5	14,4
Britujo	16,0	8,8
Svislando	14,5	15,4
Germanio	12,2	9,6
Danio	11,2	14,8
Nederlando	10,8	5,4
Ĉeĥoslovakio	10,0	10,3
Francio	99,7	13,7
Hungario	9,1	10,6
Aŭstrio	8,2	10,5
Italio	6,6	5,3
Polio	5,0	5,3
Latvio	4,4	16,9
Rumanio	4,0	7,1
Litovio	3,5	10,4
Svedio	3,4	25,7
Jugoslavio	3,4	7,0
Portugaliao	3,2	5,5
Hispanio	3,1	8,2
Estonio	2,45	10,1
Grekujo	2,45	6,1
Bulgario	2,0	4,6
Eŭropa Rusio	1,5	8,4
Norvegio	1,1	13,2

Por tuta Eŭropo estus tiuj ciferoj 4,3 kaj 9,2.

Kiel videble, estas Estonio unu el la lastaj. La dua cifero estas por Estonio sufiĉe bona, sed atentante, ke en Estonio je ĉiu kvadratkilometro oni kalkulas 24 loĝantojn, en la mezeŭropaj ŝtatoj kvin- aŭ sesfoje pli, do landa proporciecifero devus esti almenaŭ same alta kiel en Svedio aŭ plie kaj sekve oni povas konstati, ke la fervojreto de Estonio estas ankoraŭ sur evoluovojo. Pli klare montras al ni la situacion la unua vico de ciferoj. Ĝi ankaŭ instruas, ke la urĝkondiĉoj por la intensa fervojreto estas pli granda popoldenseco kaj la landa ekonomia evoluo. Ĝenerale la konstruado de fervojoj plivigliĝas la popolan vivon kaj ĝian ekonomian progreson,

* La sciigoj estas laŭ la lastaj riceveblaj fontoj. Ĉiulandaj asesoroj kaj aliaj fervojistoj el la tuta mondo estas petataj ilin kontroli kaj sciigi tion al la verkinto de tiu ĉi artikolo, kiu preparas similan statistikon por la eldonota jarlibro de I.A.E.F.

sed kontraŭe la necelkonforma konstruado de fervojoj kaj malŝparo kun popola vivpovo povas eĉ grave al ŝtato malutili.

Krom tio Estonio fariĝis memstara en la jaro 1918 kaj nun oni devas atenti ankoraŭ diversajn aliajn kondiĉojn, kaŭzitaĵn per la nova ekonomia konjukturo.

La trafikministerio de Estonio kunmetis la projekton pri novreformigo de la landa fervojreto por konformigi ĝin al la nuntempaj cirkonstancoj. La gvidpenso al tiu projekto estis, ke la novkonstruotaj fervojlinioj devas okazigi novan celkonforman komunikadon kaj kompletigi la nunan fervojreton.

Atentante la geografian situacion de Estonio, devas ĝia fervojreto konformiĝi al pluraj celoj, kiel

1. ebligi grandskale internacian transportadon inter okcidenta kaj orienta Eŭropo;

2. plivigliki interkomunikadon kun la apudaj najbaraj ŝtatoj kaj;

3. celkonformigi la enlandan trafikon laŭ ĝiaj internaj bezonoj.

La unua punkto de tiu plano estis jam delonge diskutata. Eĉ malnova rusa registaro jam diskutis la projekton pri konstruo de la fervojlinio Tallinn-Moskvo, ĉar la plivigliĝinta interkomunikado kun aliaj Eŭropaj ŝtatoj plie kaj plie tion postulis. Kaj ankaŭ en la nuntempa projekto estas antaŭvidata la linio Tallinn-Moskvo, kiel la plej grava transitlinio inter granda Rusio kaj la ŝtatoj de okcidenta Eŭropo, kaj kiel dua la linio Perno—Tartu—Ostrov—Smolensk.

Por ebligi internacian transitlekomunikadon per Baltmaro tra ĝiaj havenoj Tallin,* Haapsalu kaj Perno kun la granda Rusio devas la konstruotaj linioj esti kun granda trafikpovo.

La konstruo de la linio Tallinn-Moskvo estas antaŭvidita ankaŭ en la packontrakto inter Estonio kaj Rusio kaj Estonio ĝuas la koncesiajn privilegiojn por la konstruo de la linio ankaŭ sur la teritorio de Rusio. Tion ĉi konstruon oni esperas efektiviĝi plejparte per alianda grandkapitalo, kiu koncesie devas doni al la ŝtato ankaŭ profiton kaj pro tio meritas specialan atenton.

Same oni esperas, ke la dua transitlinio Perno—Tartu—Smolensk—Moskvo estos efektivebla nur per alilanda kapitalo malgraŭ, ke mankas la koncesiaj privilegioj je la konstruo sur la najbarlanda teritorio. Parte la konstruo de la lasta linio sur la propra teritorio povas esti efektivebla ankaŭ per propra kapitalo, sed tiam ne unu foje, sed laŭeble iom post iom.

La interkomunikadon kun la apudaj landoj Rusio kaj Latvio plenumas la nunaj linioj sufiĉe alloge, sed atentante, ke ili estis konstruitaj jam delonge, ankaŭ ili siavice postulas plibonigojn de la ekspluataciaj kondiĉoj kaj iaĵn rekonstruojn.

* Tallinn estas unu el la plej bonaj havenoj de Baltmaro kaj laŭ sia situacio prezentas helphavenon de Leningrad. Antaŭ la granda mondmilito tra ĝi trafikis la plej granda parto del' eksterlanda komerco de Rusio. Nuntempe ĝi estas multe plibonigita per nov- kaj rekonstruoj. Ĝi havas la plej potencon glacirompsipon en la mondo »Suur Toll«, per kiu estas ebligata la marveturado senrompe ankaŭ dum vintroj.

La tria punkto de tiu projekto postulas la konstruon de pluraj novaj linioj, ĉar por la interna trafiko ili estas ialoke jam ege bezonataj. En Estonio estas uzataj fervojlinioj ĉefe la larĝliniaj (rusaj) 1524 mm. larĝaj kaj mallarĝliniaj 750 mm. larĝaj. Kiel montris la sperto estas por la enlanda trafiko la plej allogaj la mallarĝliniaj fervojoj, ĉar ili plenumas siajn taskojn sufiĉe bone kaj ilia konstruo estas senteble pli malkara. Same ilia konstruo estas des pli facila, ke ili parte jam ekzistas kaj la konstruotaj linioj kompletigas la nunan fervojreton.

Laŭvice estos konstruotaj jenaj linioj:

		Elspezoj en estonaj markoj
1. Abja—Torva—Keeni—Antsla- kun branĉo Torva—Valk	111 km.	540 milionojn
2. Tapa—Järva—Jaani	30 »	154 » »
3. Rapla—Vigala—Virtsu	97 »	472,4 » »
4. Jogeve—Mustvee—Pärnu	40 »	195,8 » »
5. Jogeve—Poltsamaa—Türi	67 »	326,8 » »
6. Pärnu—Vändra—Türi	75 »	365 » »
7. Märjamaa—Vigala—Pärnu	59 »	286 » »
Sume	479 km.	2340 milionojn

Parte oni ekkomencis jam konstrui ilin laŭ urĝa neceseco kaj iom post iom estos efektivebla la tuta plano. Tio dependas de tio, kiom kaj kiam oni povas ricevi la necesan kapitalon. Se ekzemple oni volus ŝarĝigi la ŝtatan budĝeton unujare per tro granda sumo, tio elvokus pravigitan malkontenton. La demando estis jam plurajn fojojn diskutata en registaraj kaj parlamentaj rondoj kaj oni esperas solvi ĝin sekvantmaniere: ĉiujare estos en la ŝtatan budĝeton enprenita sumo por la fervojkonstruo proksimume 2—3 procentojn de la tuta jarbudĝeto. Krom tio oni devas pli bone ekspluati la nunajn fervojojn. Entute estas fervojo ekonomia entrepreno, kiu devas ne nur siajn elspezojn kovri, sed doni ankaŭ procentojn je enmetita kapitalo.

Nun oni havas entute fervojojn larĝliniajn — 1169 klm., el kiu estas ekspluatataj 673 klm., mallarĝliniajn — 722 klm., el kiu estas ekspluatataj 444 klm. Malkare taksante estas la valoro de tiuj fervojoj 5 miliardojn en enlanda valuto.

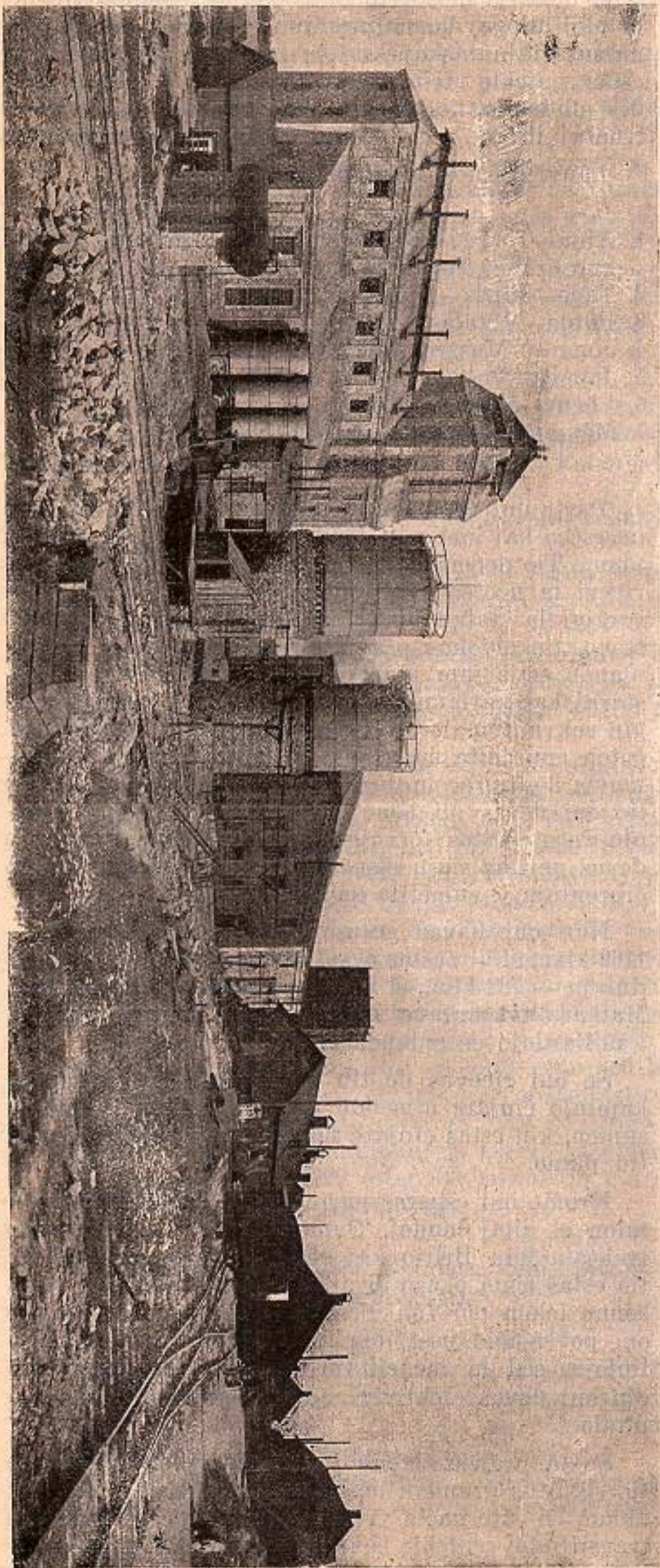
Se oni ricevus de tiu en la fervojaro enmetita kapitalo ĉiujare almenaŭ 4%, do oni havus jam la sumon, kiu estas ĉiujare necesa por la efektiveblo de tiu plano.

Krome oni esperas parte prunti la necesan kapitalon el aliaj landoj. Dumtempe estas la demando traktata kun Britio kaj eble la afero sukcesos. Ĉi tie estas bona okazo al alilanda grandkapitalo trovi bonan lokon por funkciado, ĉar per propra kapitalo oni povas iom post iom konstrui nur la enlandajn liniojn, sed la menciitajn internaciajn transitliniojn oni povas efektiviĝi nur per alilanda grandkapitalo.

Se la projekto estos iam efektivebla plene, do tio signifus grandan paŝon antaŭen en la ŝtata kiel ankaŭ en internacia vivo. La projektitaj internaciaj transitlinioj senteble benefikus al la plivigliĝo de internacia interkomunikado. Evoluo de unu lando kunhelpas al la evoluo de alia lando kaj kune ili formas jam la bonstaton de la homaro, kio estu la fina tasko de ĉia evoluo.

PRI LA ELEKTRIGADO DE LA FERVOJOJ.

Jam longan tempon estas serĉataj en ĉiuj landoj rimedoj kaj eblecoj, per kiuj oni povus pli kaj pli malkare ekspluati siajn fervojajn liniojn.



La fabriko en Kontla.

Ĉiaspecaj fontoj de l' forto kaj energio estas por tio jungitaj por servi al la tekniko kaj mekaniko. Kie ajn ekzistas fortaj akvofaloj, tie ili ĉiel estas

uzataj por prilaboradi elektran energion, pro kio tiu dankema akvo portas jam de longe fame kaj glorie nomon de »blanka karbo«.

Tiel same estas en multaj lokoj pli malkare kaj oportune koncentrigi en karb- aŭ torfminejoj el la tero elfositajn forterojn en potencaj centroj kiel elektran energion kaj de tie poste kovri per ĝi ĉirkaŭaĵon, volvante super ĝi retegon, simile al araneoreto, per longegaj fortoportaj dratoj, ol distransportadi la hejtmaterialon al lokoj de l' uzado.

Rimarkindaj ŝparadoj de la energio estas per tio atingitaj, kio estus perdita por transporto kaj ŝarĝado de hejtmaterialo, kaj kio povas esti nun uzata por aliaj bezonoj kaj bonstato kaj-farto de l' homaro.

Apartan puŝon por la elektrigo de fervojoj donis en diversaj landoj tieaj lokaj cirkonstancoj kaj kaŭzoj. Ekzemple ni prenu la subteran fervojon. Ĉu estas imageblaj en ĝia trafiko vapormaŝinoj — lokomotivoj, hejtataj per fumriĉa hejtaĵo, kiel la karbo k.a.? Tute ne!

Tia sama estas la afero ankaŭ ĉe la surtera fervoja trafiko en grandaj urboj por komunikacio kun antaŭurboj kaj kun signifinda granda nombro de trajnoj. Al ĉiuj flankoj traflugantaj trajnoj, lasantaj post si netravedeblajn fumnubojn, jam de longe kaj fundamente tedis la loĝantaron de grandaj urboj, tiel ke por forigi tiajn malagrabaĵojn estas elektrigitaj fervojaj linioj, troviĝantaj almenaŭ en limoj de urboj; nur trajnoj, elirantaj el grandaj urboj malproksimen aŭ ree alvenantaj de tie, funkcias ankoraŭ per vapormaŝinaj lokomotivoj.

Satinda Svisujo, la lando-ĝardeno, rapidigas la elektrigadon de ĉiuj siaj magistrallinioj fervojaj — por eviti malnetecon de floro — kaj folioriĉaj ĝardenoj verdaj. Ankaŭ en longegaj tuneloj svislandaj estas preferinda elektra trakecino de trajnoj, ĉar la fumo neniel povas esti en ili kiel bona gasto de la pasaĝeroj.

Svisujo ja posedas en grandaj kvantoj la »blankan karbon«, kies deveno estas sur la supraĵoj de l' Alparo.

Parton de »blanka karbo« de la Alparo ricevas ankaŭ Germanujo kaj Aŭstrujo, kie tiel same trakecigas trajnojn la forto, kies deveno estas de samaj altaj supraĵoj.

Por starigi grandajn potencajn elektrocentrojn krom tio estas utiligita en Germanujo profite ĝia bruna karbo, netaŭga en malgranda uzado kaj tro peza kaj malkara por transporti.

Ameriko jam de longe ekzemplas Eŭropon. Tie estas uzataj ĉiaj fontoj de energio por aliformigi ĝin je elektro.

Per tio la Mezamerika altaĵo, laŭlonge trairanta la materikon montaro kaj donanta grandkvante la »blankan karbon«, tiras sur sin pezaĵojn, simile al la magneto. Ĉi tiuj pezaĵoj, glitiĝante sur la alia montflanko de la supro al la malsupro enegie preparas novan forton por nova laboro.

Ankaŭ en Estonio estas komencata la elektrigado de la fervojoj. Jam de la septembro 1924. funkcias elektraj vagonaroj sur la linio Tallinn-Nomme (la ĉefurbo kaj antaŭurbo) en distanco kun longeco 11,2 km.

La elektra trakecino estas uzata ĉi tie nur por transporti pasaĝerojn. La vagonaroj konsistas el motorvagono kun tri aŭ kvar alligitaj vagonoj, ha-

vantaj entute meznombro 360 sidlokojn, ĝis maksimuma penzo de 132 tunoj. La vagonaroj estas hejtataj ankaŭ per la elektro.

La motorvagonoj havas 4 elektromotorojn po 75 ĉevalpovoj kun rapideco de 60 km. sur deklivoj de 0,010. La energio por la motoroj estas ĉerpata per superrela veturdrato kun entuta dikeco de 130 mm. kaj per la ambaŭaj reloj kaj la radoj de ĉi motorvagonoj.

La motoroj funkcias per 1200 voltoj de la konstanta fluo.

Por la tuta linio ekzistas nur unu elektra substacio, troviĝanta en unu fino de la linio. La substacio ricevas la energion el centrostacio, kuŝanta en distanco de 60 km., per 35.000 volta fluo.

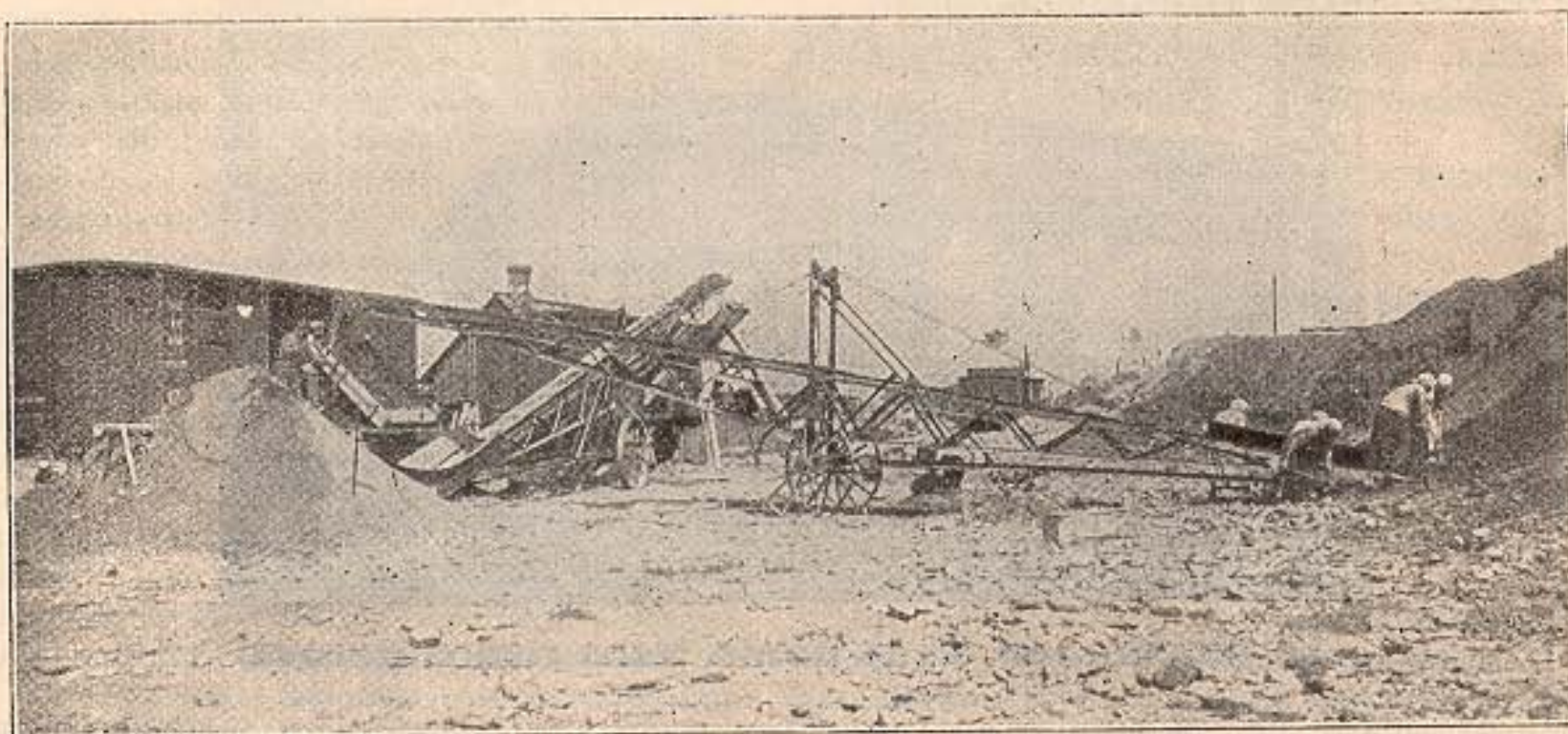
La centrostacio estas hejtata per la torfo kaj nur per la elektra energio, krom la fervojo, en 105 kilometra longeco, inter aliaj, la radiotelegrafan stacion en Haapsalu kaj multajn fabrikejojn.

El tio ni povas diveni, ke en la loka komunikacio estas pli utila por la trafiko densa nombro de vagonaroj, ol plimalmulto da ampleksaj vagonaroj kun multaj vagonoj.

LA OLEOSKISTO KIEL HEJTMATERIALO DE LA LOKOMOTIVOJ.

Preskaŭ jam pasis unu jaro, de kiam ĉiuj lokomotivoj de la estoniaj fervojoj estis rekonstruitaj por hejtado per la oleoskisto. Kvankam kelkaj lokomotivoj estis jam iom pli frue hejtataj per ĉi tiu materialo, tiam estis tiu periodo rigardata nur kiel provo.

Ĉar la oleoskisto estis ankoraŭ novaĵo kaj nur supraĵe esplorita hejtaĵo, oni estis devigita ĝin pli frue kaj detale esplori, ĉu ĝi povas esti por la lokomotivoj, kies vaporbezono devas esti ordinare egalmezura, sufiĉe taŭga kaj kiel ĝi rezultos je la vidpunkto ekonomia.



Sargado de vagonoj en minejo per oleoskisto por transportado.

Elspezoj por la elektrigo de fervojo estis proksimume Emk. 35.000.000 aŭ svisajn frankojn 500.000.

Kiel proksima problemo al la elektra fervojo estas ĝia plilongigo je 16 kilometra distanco — ĝis la urbeto Keila kaj duobligo de la relvojo. Jam nuntempe la unupara relvojo ne ebligas plenumi ĉiujn postulojn de la trafiko.

Nun ni rigardu, kiel reeĥis la anstataŭado de la vaporlokomotivaj trajnoj per elektraj vagonaroj sur la linio Tallinn-Nomme de la vidpunkto trafika:

La linio Tallinn-Nomme ĝis la fino de la elektrigo estis ekspluatata per lokaj vaporlokomotivaj trajnoj. La tirpovo de lokomotivoj estis uzata meznombro 75%. La nombro de la trajnoj estis tage 26. Pasaĝeroj estis meznombro en monato 175.000.

Kun malfermo de la elektra trakecino la nombro de la vagonaroj estis levigita ĝis 60, kvankam entuta nombro de la sidlokoj en vagonaroj restis preskaŭ la sama. La nombro de pasaĝeroj en la unua monato kreskis ĝis 253.000, en la sekvinta — 257.000 kaj en la jaro 1925. somere ĝi atingis meznombro en monato ĝis 320.000.

La lasta punkto estis baldaŭ deklarita en tia seneco, ke la oleoskisto estas en Estonio efektive plej malkara hejtaĵo por la lokomotivoj, pli malkara ol aliaj ĝiaj kokurantoj, la enlandaj — ligno kaj torfo kaj la alilanda karbo.

La karbo kaj la ligno jam longan tempon egalvaloris laŭ prezoj kaj la lasta estis preferata nur kiel pura enlanda produkto.

Ĉe provoj estis baldaŭ konstatite, ke uzo de la torfo estas iom pli kara ol hejtado per la ligno kaj la karbo. Tielmaniere restis kiel konkurantoj al la ligno nur la oleoskisto, kiu estas ricevebla en Estonio en grandegaj kvantoj kaj kies entiro al la fervoja uzo donas grandan ŝparadon de la ligno, taŭga kiel bona eksportaĵo al alilandoj.

Kio estas oleoskisto?

Oleoskisto estas trovita krom en Estonio en Nord-Ameriko, Brazilio, Anglujo k. a. Oleoskisto, troviĝanta en Estonio, estas »skisto diktionema« el la subordovicia epoko kaj trovas sin de Udria ĝis Pakerort, laŭlonge de Finna golfo pli al ol 200 km., en malko-

vraĵoj de kalkŝtona teraso, kun meza dikeco de 3 m.

Nuntempe estas detale esplorita nur proksimume 60-kilometra terstrio, en kiu troviĝas pli ol 1½ miliardoj tunoj da oleoskisto.

Estonia oleokisto estas uzata krom ĉe la fervojoj en kruda stato por bruligi cementon kaj en multaj fabrikejoj kiel hejtaĵo por vapormaŝinoj.

Por plua plilaborado de la oleoskisto ekzistas kelkaj fabrikoj. En ili ĝi estas destilata kaj donas laŭpeze 20—30% oleon.

Laŭ ĉi tio la estonia oleokisto estas la plej riĉa je oleo, ĉar en aliaj lokoj la ricevata oleo estas ĉie malpli ol 20% de destilata skisto.

El ĉi tiu kruda oleo estas fabrikitaj diversaj oleaĵoj kiel motoroleo, benzino, krezolato k. a. Oleoj estas uzataj plejparte en la ŝiparo, benzino estas taŭga por la aŭtado kaj aviado, sed krezolato estas utiligita kun grandaj sukcesoj kiel bona sorbigilo de ŝpaloj fervojaj.

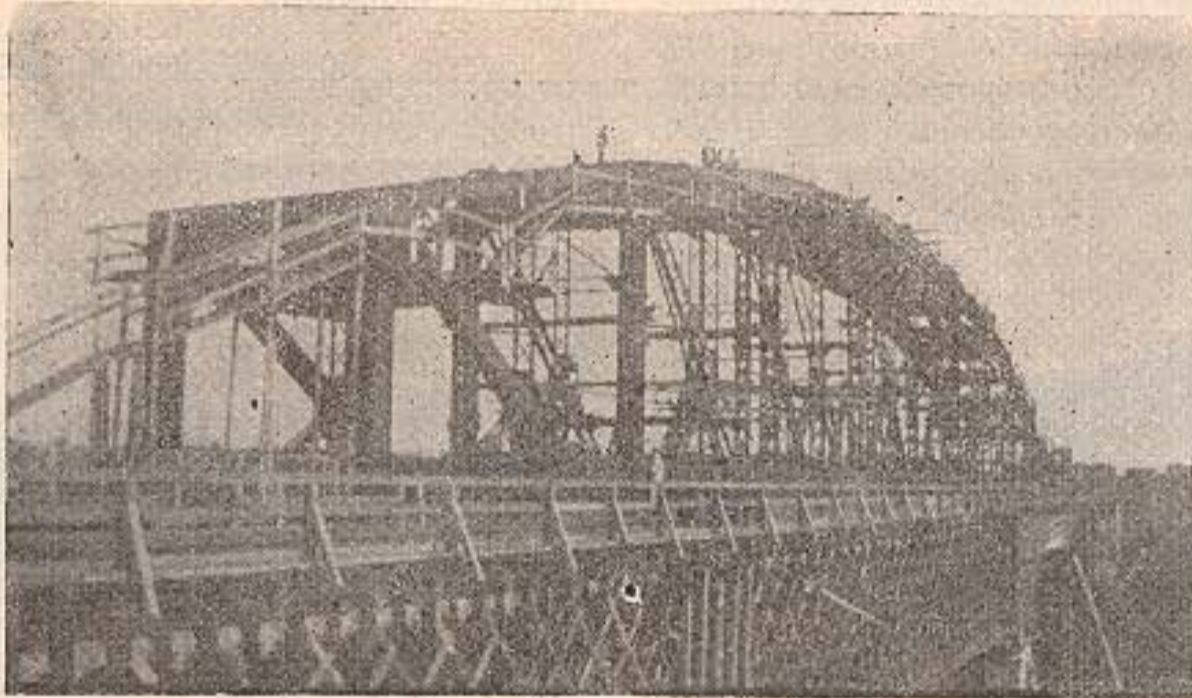
Brulforto kun cindro kaj

malsekaĵoj	3220	3620	3465	7500
Hejtvaloreco	2808	3243	3174	7250
Hejtvaloreco meznombro	2800	3250	3200	7250

Oleoskisto en uzado sur la fervojoj.

Kiel jam estis nomite, la oleoskisto ĝis nun sukcesis sufiĉe konkuri apud aliaj hejtmaterialoj por la lokomotivoj de la fervojoj. Ĝi, kiel ĉiu novaĵo, havis en unua tempo multon da malamikoj, kiuj trovis ĉe ĝi diversajn mankojn. Tiuj mankoj estis baldaŭ esploritaj kaj forigitaj, sed ankaŭ nuntempe en kelkaj sferoj troviĝas tendenco al negativaj flankoj de l' afero, kvankam jam de longe estas certigita plena taŭgeco de la oleoskisto por hejti la lokomotivojn.

Sed plej grava estas ĝia malkareco, enlanda deveno kaj nedifineblaj kvantoj.



La konstruado de la ponto trans rivero Narova.

Laŭ ĝisnunaj esploroj estas konstatite, ke brulemaj materialoj de la oleoskisto donas 8450 kalorioj da varmo. Sed ĉar la oleoskisto enhavas proksimume 41% da cindro, tiam estas ĝia ordinara nombro de kalorioj 3465.

Ĝia brulado bezonas minimume 3,259^m. da aero por 1 kg. da brulmaterialo, kvanto de brulgaso estas 3,731^m., enhavanta 17,4% da karbono — ĉe unuobla kaj 8,6% ĉe duobla brulado.

Krom tio la oleoskisto perdas ĉe la brulo 291 kaloriojn por vaporigi 18% da malsekaĵoj, troviĝantaj meznombro en ĝi. Perdo de varmkalorioj per gasoj tra la fumtubo estas ordinare 364 — ĉe unuobla kaj 674 ĉe duobla brulado. De elĵetata cindro, kun temperaturo je 1000°, perdiĝas ankoraŭ 94 kalorioj da varmo. Tielmaniere la pura resto, por vaporigi la akvon en vaporkaldrono, estas 2406 kaloriojn.

La teoriantalvalorcon de diversaj hejtmaterialoj montras kompare la sekvonta tabelo:

Hejtmaterialo	Ligno	Torfo	Oleoskisto	Karbo
	kaloriojn			
Brulforto de akvo kaj cindroliberaj materialoj	4600	5200	8450	—
Malsekaĵoj	30%	25%	18%	5%
Cindro	0,7%	6%	41%	8%

Ĉefafere la oleoskisto, taŭga por la lokomotivoj, devas esti bonkvalita, t. e. purigita de almiksaĵaj ŝtonoj ktp., post la elfosado iom sekigita kaj konservata en kovritaj ejoj.

La lokomotivpersonaro akceptis la novan hejtmaterialon volonte kaj kutimiĝis je ĝi tre rapide; kelkaj kaŭzoj por tio troviĝas kredeble parte en grandigitaj premioj por ĝi.

Lastaj esploroj kaj spertoj montris, ke vaporvaloreco de la oleoskisto, kompare kun aliaj hejtaĵoj, estas jena:

Hejtmaterialo	Ligno	Torfo	Oleoskisto	Karbo
	kaloriojn			

1 kg da hejtmaterialo vaporigas la akvon kg 2,9 3,1 2,9 7,0

Komparante la prezojn de la oleoskisto kun aliaj hejthejtmaterialoj ni ricevis jenon:

Hejtmaterialo	Ligno	Torfo	Oleoskisto	Karbo
	kaloriojn			

Procentoj 100 121,3 77,2 101,5

La lasta tabelo montras, ke laŭ la vidpunkto ekonomia la oleoskisto superas aliajn hejtmaterialojn.

Kaj kie la ekonomio estas preferanto, tie devas do aliaj konkurantoj humile subigi.

Responda Redaktoro: Ilija Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, željeznički paviljon II. 24.

Presejo: C. Albrecht (D. Šrepel), Zagreb, Duga uli ca broj 26.

Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

KOTIZOJ. — Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate la oficialan organon »La Fervojisto«
Ĉe la aligo ricevas la ano legitimacion, statutojn kaj ĉiujn oficialajn eldonaĵojn de la asocio.

Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrio 5.50 ŝil. — Anglujo 6 ŝil. — Belgujo, Francujo, Italujo egalvaloro de 4 sviz. fr. — Ĉeĥoslovakio 20 ĉk. — Danujo 4 kr. — Germanujo — 3 ormarkoj — Hungarujo 4 ok. — Jugoslavio 40 Din. — Nederlando 2 G. — Svedujo 4 kr. — Svislando 4 sv. fr. — Usono 1 Doll. Abono estas sama kiel la kotizo.

Landoj, kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr.

La kotizo estas sendata al la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio, aŭ al la asesoro de la koncerna lando, kiun la estraro rajtigis kolekti la kotizon.

Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝteko nro 35908.

LA ESTRARO:

Prezidanto: Stevan V. Stojnić, sup. kontroloro de Gen. Ferv. Direkcio, Beograd, Kolonija Min. Saobraćaja 17., Jugoslavio.

Vicprezidanto: Ilija F. Puhalo, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.

Kasisto: Stjepan S. Mužinić, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.

REVIZORA KOMITATO.

Prezidanto: Ivan Poženel, ferv. insp. Zagreb, Vodovodna ul.

Revizoroj: Katica Kukec, ferv. ofic-ino, Koprivnica, želj. stanica,
Stjepan Soboča, ferv. ofic., Zagreb, Strojarska cesta.

ASESOROJ.

(Naciaj reprezentantoj).

Anglujo: S. Hodges, fervojoficisto, 96, Herga Road, Wealdstone, Middlesex.

Belgujo: Gustaaf Beirens, fervojoficisto, Groote Peperstraat, St. Nicolaas.

Brazilo: Ary Zamora, fervoja oficisto, Escriptorio da Viaa Ferrea, Porto Alegre.

Bulgarujo: Ignat Nikolov, fervojoficisto, gara Sofia, »aparafnata«.

Danujo: Martin Paisberg, ferv. asist. Langelandsgade 44, Aarhus.

Estonio: A. Pung, afergvid. de ferv. administracio, Telliskivi 34, Tallinn.

Finnlando: H. Saio-kannel, staciesiro, Saiminen.

Francujo: Lucien Lentz, fervoja oficisto, 5 Place du Chateau, Strasbourg, Alsace.

Germanujo: Georg Habellok, ferv. insp. Mommsenstr. 41, 2 Portal, Berlin — Steglitz.

Hungarujo: Emil Löbl, fervojoficisto, Déliwasuli üzletigazgatóság, Budapest.

Jugoslavio: Jakob Lobnik, fervojoficisto, Strojarska cesta, Zagreb.

Italio: Jan Greischko, staciesiro, GRIVA.

Nederlando: A. Pelder, fervojoficisto, Rijn en Schikade 61, Leiden.

Norvegujo: R. Horrisland, fervojoficisto, Iveland, Krsand S.

Svedujo: Ernst Eriksson, fervojoficisto, Västerasgatan 2., Stockholm Wa.

Svislando: Jules Perlet, fervojoficisto, Poŝtkesto transito 560, Bern.

Usono (United States of America): Majoro Edward M. Rosher, ing. 125a Beulah Street, San Francisco, California.

KONSILOJ AL LA KUNLABORANTOJ KAJ KORESPONDANTOJ.

Skribu nur sur unu flanko de l'papero. Skribu tre legeble (se eble per skribmaŝino) kaj lasu ĉe unu flanko almenaŭ 5 cm. da spaco por ev. korektoj. La redaktoro ne havas tempon por transskribi manuskriptojn ne legeblajn. Akceptataj estas artikoloj fakaj, el fervojista vivo, el nia fervojista esp. movado, pri nia asocio kaj literaturaĵoj.

Ekskluzive sin turni: pri originalaj fakaj artikoloj kaj pri artikoloj pri movado, aŭ nia asocio al la redaktoro; pri vortaraj aferoj: al sro Majoro Edward M. Rosher, ing. 125a Beulah Street, San Francisco, California, U. S. A.; pri literaturo: al sro Jules Perlet, Poŝtkesto transito 560, Bern, Svisujo; generalaĵoj informoj pri asocio, korespondado kun la estraro k. a. al vicprezidanto.

Varbu anoncojn!

» INFORMOJ «

DE ESPERANTO ASOCIO DE ESTONIO

estas tre leginda ankaŭ por neestonianoj! Pri tio ĉi konvinkigu — mendu tuj specimenam numeron (aldonante respondkuponon)!

„INFORMOJ“ estas monata gazeto, aperanta jam pli ol tri jarojn. Konstantaj fakoj: debatejo; lingvaj demandoj; recenzoj; korespond-adresoj; kroniko k. cet. Kunlaboras dudeko da spertaj ges-anoj estonaj kaj alilandaj, bone konataj en la esperantista mondo.

Spegulo de esperantismaj pensoj en Estoniaj mensoj.

Abono: 1 jaro 2.50 sv. fr., kvaronjaro 0.75 sv. fr. Anoncoj: (ĉiaj) nur 5.— sv. cent., por 1 kv. cm.

Administrejo: TALLINN, ESTONIO, Poŝtkesto 6.

AGRIKULTURA CENTRUNUIĜO

» ESTONIA «

J A A N I T R. 6. - T A L L I N N -

Telegramadreso
„CENTRESTONIA“

Centrorganizado por eksportado de butero el Estonio.
Eksportas: buteron kaj aliajn produktojn el lakto.
Importas: Oleokukojn, branon kaj maŝinajn produktojn
por laktofabrikoj.